



BALBOA
 OCT. 12
 8:00 A. M.
 1962
 C. Z.



4c

FIRST DAY OF ISSUE



THE PANAMA CANAL
REVIEW
 EN ESPAÑOL
 VERANO 1977





Gift of the Panama Canal Museum

HAROLD R. PARFITT
Gobernador y Presidente

RICHARD L. HUNT
Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Director de la Oficina de Información

WILLIE K. FRIAR
Editor

Redactores:
VIC. CANEL, FANNIE P. HERNANDEZ,
DOLORES E. SUISMAN



Publicación Oficial del Canal de Panamá

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecerá dar crédito al Review.

Subscripciones: \$1.50 al año, correo aéreo \$3 al año; números atrasados, 75 centavos cada uno. Publicación semestral.

Giros Postales pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, al Apartado M, Balboa Heights, Zona del Canal.

Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Zona del Canal.

Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

Contenido

Las estampillas postales se inspiran en la historia local 4
Vivida representación del triunfo de los constructores

Servicio de correo aéreo al Istmo la maravilla del siglo 10
Lindbergh inauguró la ruta entre Miami y Cristóbal

En aquellos tiempos . . . 13
Los pasajeros gozaban del lujo de sillas de mimbre y aire natural

La Zona del Canal—Paraíso de los amantes de las aves 14
La conservación de los bosques garantiza la proliferación de aves tropicales

Aves en acuarela . . . 22
Las pinturas de Lois Morgan deleitan a los usuarios de la biblioteca

Rincón Culinario 25

El Abasto Marino 30
Un servicio de vital importancia para los clientes del Canal



Nuestra Portada

LA FAMOSA ESTAMPILLA "Thatcher Ferry Bridge", sin el puente, una de las mas cotizadas rarezas en el mundo filatélico, aparece entre las estampillas de la Zona del Canal que ilustran nuestra portada.

Seis de estas estampillas "defectuosas" aparecen a la derecha de la portada y pueden compararse con la estampilla "perfecta", que tiene el puente en plateado, que aparece arriba, en cubierta de primer día.

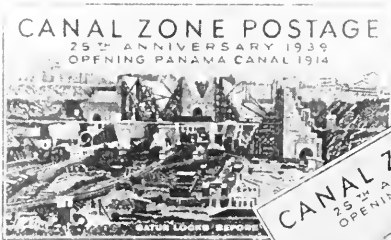
Las estampillas del puente pertenecen a las 50 de la colección del Museo Biblioteca de la Zona del Canal; hay 50 más en el Instituto Smithsonian en Washington, D.C. y las últimas 50 están en manos de filatelistas a través del mundo. (El artículo que aparece en la página 4 tiene más información al respecto.)

Adornando nuestra portada también aparecen algunas estampillas de la atractiva serie del vigésimoquinto aniversario del Canal de Panamá que muestran escenas contrastantes de la construcción del Canal: la serie regular honrando a los constructores de la vía interoceánica y la nueva estampilla de 13 centavos que representa la draga *Cascadas*.

Todas las estampillas pertenecen a la colección privada de Louis R. Reyes, Funcionario Administrativo de la División Postal de la Zona del Canal.

La fotografía de la portada fue tomada con las estampillas arregladas sobre una plancha de cristal, que se suspendió a varias pulgadas de las tijeras y las cintas roja, blanca y azul que fueron usadas en la ceremonia de inauguración del puente, el 12 de octubre de 1962. El diseño de la portada es original de Willie K. Friar y la fotografía de Arthur L. Pollack.

Izquierda: El "Queen Elizabeth 2" y otras tres super barcas pasan por las Esclusas de Miraflores en el Canal de Panamá. El "QE2" (arriba, izquierda) que se encontraba en viaje alrededor del mundo y transitó el Canal el 29 de marzo, sentó una nueva marca al pagar un peaje de \$68,499.46. (Fotos de Kevin Jenkins, Don Goode y Arthur L. Pollack.)



Las estampillas nos recuerdan lo pintoresco de la historia local

LA FILATELIA ADEMÁS DE ser una de las aficiones más interesantes conlleva un gran valor educativo. Aquí en la Zona del Canal, la atención del filatelista está enfocada hacia una de las más fecundas leyendas en la historia de los Estados Unidos—la del Canal que divide las tierras de un istmo para dar paso al comercio mundial.

“La historia del correo y estampillas del Gobierno de la Zona del Canal refleja vívidamente los primeros experimentos, los desalentadores fracasos y la gloriosa terminación del Canal de Panamá. Estas pequeñas estampillas dan reconocimiento al ingenio de los planificadores, y representan escenas de su trabajo y de los resultados logrados por los tenaces constructores del Canal”.

Así escribió el exgobernador de la Zona del Canal William E. Potter en la introducción del libro “Estampillas de la Zona del Canal” publicado por el Gobierno de la Zona del Canal en 1961.

Este libro fue preparado por el desaparecido Juez E. I. P. Tatchman, Magistrado de la Corte de Cristóbal, y todavía se puede comprar en las oficinas locales de correos. Es un completísimo compendio de información sobre las estampillas, los temas que representan y la historia del servicio de correos de la Zona del Canal.

La edición de estampillas regulares de la Zona del Canal sobrepasa en edad a la más antigua actualmente en circulación en el mundo, según inves-

tigaciones realizadas por el Club Filatélico del Caribe. Para los filatelistas, estas son estampillas de “la décimo-cuarto serie de la Zona del Canal”. Los aficionados a la filatelia las llaman ediciones “definitivas”. Dicha edición fue sugerida inicialmente en 1928 por Crede Calhoun, Director de Correos en la Zona del Canal desde 1916 hasta 1947.

Se cree que la estampilla Gorgas de 1 centavo, de color verde, expedida el 3 de octubre de 1928 es la más antigua del mundo en cuanto se refiere a continuidad de circulación. Otras antigüedades y las fechas en que fueron expedidas son la Blackburn de 50 centavos, 1929; la Hodges de 10 centavos, la Smith de 15 centavos y la Rousseau de 20 centavos, todas expedidas en 1932; la Goethals de 3 centavos, 1934 y la Williamson de 30 centavos, última de la serie, expedida en 1940.

Miembros del Club Filatélico del Caribe y otros filatelistas han llevado a cabo un metódico examen de catálogos y revistas en busca de posibles rivales de estas venerables estampillas pero no han logrado encontrar ninguna que compita con la Gorgas de 1 centavo o la Blackburn de 50 centavos.

Aunque los filatelistas conservan su interés por dichas estampillas, quizás la más cotizada entre ellos y la mejor conocida entre el público en general es la edición conmemorativa del Puente Thatcher Ferry, de 4 centavos, expedida en 1962, con motivo de la inauguración del puente colgante que une ambas riberas del Canal.

Las estampillas de la Zona del Canal ilustran la historia de la construcción del Canal de Panamá, por los EE.UU., una de las más maravillosas obras de ingeniería en el mundo

Por Eunice Richard

Hubo una hoja completa de 200 de estas atractivas estampillas que se imprimen en forma exactamente igual que el resto de la edición, sólo que le faltaba un detalle . . . el puente.

Por un motivo u otro, al imprimirse el puente en tinta plateada, la hoja no hizo contacto con la plancha de impresión. Es posible que se hayan pegado dos hojas al pasar por la prensa. Lo cierto es que el error de imprenta del Thatcher Ferry ha llegado a convertirse en uno de los errores filatélicos más renombrados.

La noticia se difundió con increíble rapidez cuando el prominente filatelista Henry L. Harris, verificando su pedido de 5,000 estampillas conmemorativas descubrió que le habían enviado una hoja de 50 estampillas sin el puente.

Casi coincidiendo con el descubrimiento de Harris, que ya se sabía dueño de una verdadera bonanza filatélica, el Servicio de Correos de la Zona del Canal descubrió que también tenía 150 de las mismas estampillas.

Las autoridades del Departamento de Correos de los Estados Unidos sugirieron, al Gobernador de la Zona del Canal la reimpresión de un número adicional de estampillas sin el puente, a fin de inundar el mercado con las estampillas defectuosas, lo cual habría anulado el valor potencial de las 50 estampillas originales mal impresas que Harris tenía en su poder.

Además habría destruido gran parte de la amabilidad e ilusión de los millones de filatelistas que sueñan con en-



contrar un error raro. Harris inmediatamente apeló a la Corte del Distrito Federal solicitando el amparo de un interdicto.

Hubo protestas en todo el mundo filatélico y Harris surgió como dinámico defensor de la causa común. Trás casi 3 años de litigio, la Corte del Distrito Federal en Washington, D.C., falló a favor de Harris en su demanda que perseguía impedir que las autoridades de la Zona del Canal deliberadamente ordenaran la impresión de más estampillas sin el puente.

Las estampillas erradas aún en posesión de las autoridades de correos de la Zona del Canal fueron distribuidas de la manera siguiente: una hoja de 50 estampillas fue laminada y donada al Instituto Smithsonian en Washington, D.C., donde su exhibición causa sensación; se laminaron otras 50 que fueron regaladas a la Biblioteca de la Zona del Canal (6 de estas 50 aparecen en la portada de esta edición) y las 50 que sobraron fueron destruidas. Considerando que actualmente cada una de estas estampillas tiene un valor de \$3,500, cabe pensar que para la persona encargada de destruirlas la tarea no fue nada fácil.

El Servicio de Correos de la Zona del Canal registra una pintoresca historia que data desde 1904, cuando fue establecido como parte del Departamento de Ingresos bajo la supervisión del Tesorero de la Zona del Canal. El primer director de correos fue el Jefe de Planillas L. C. Tobey, de la Armada. Las primeras estafetas se abrieron en La Boca, Ancón, Cristóbal, Gatún, Culebra, Bohío, Gorgona, Matachín y Emperador y los agentes de las esta-

Las estampillas del puente "sin puente" están avaluadas en \$3,500 cada una

ciones ferroviarias también eran administradores de correos.

El Servicio de Correos de la Zona del Canal ha sido una entidad autónoma desde sus comienzos en virtud de un decreto expedido por el Congreso

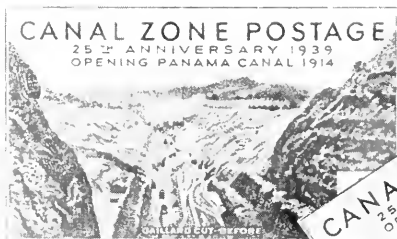
La estampilla defectuosa Thatcher Ferry Bridge, que aparece en la portada, carece del puente cuyo fin era conmemorar.

de los Estados Unidos que lo establecía como tal.

Cuando inició sus operaciones el 24 de junio de 1904, usó una pequeña cantidad de estampillas provisionales de Panamá, en denominaciones de 2, 5 y 10 centavos. Para poderlas usar hubo que sobreimprimirlas horizontalmente con las palabras "Canal Zone" en letras romanas. Entre los años de 1904 y 1924 se usaron estampillas



Entre las rarezas de estampillas del Instituto Smithsonian en Washington, D.C., se exhibe la estampilla Thatcher Ferry Bridge y es una de las más populares en la colección filatélica.



colombianas y panameñas sobreimpresas con las palabras "Panama" y "Canal Zone" de conformidad con las estipulaciones de una orden ejecutiva expedida en 1904 por el Secretario de Guerra William H. Taft.

Durante un corto período al principio de sus operaciones también se usaron estampillas de los Estados Unidos sobreimpresas con las palabras "Canal Zone" y nuevamente se volvieron a usar en 1924. Pero en general, el Gobierno de la Zona del Canal compraba sus estampillas a la República de Panamá hasta 1924, año en que el Presidente de los Estados Unidos abrogó el acuerdo Taft. Desde el 1º de julio de 1924 hasta el 1º de octubre de 1928 y aún después de esta fecha, las estampillas fueron proporcionadas por el Gobierno de los Estados Unidos. La Goethals de 2 centavos fue la primera estampilla de la serie permanente de la Zona del Canal y se puso a la venta el 1º de octubre de 1928, pero ya está fuera de circulación.

La serie de estampillas de la Zona del Canal actualmente en circulación consta de 14 estampillas. Diez de ellas representan a miembros de la Comisión del Canal Istmeño y otras personalidades cuya participación contribuyó significativamente a la historia o a la construcción y operación del Canal de Panamá. Las otras cuatro estampillas representan el Edificio de Administración del Canal, en Balboa Heights; el Monumento a Goethals en Balboa, el Fuerte San Lorenzo en la Costa Atlántica, y la Draga *Cascadas*.

A través de los años se han expedido numerosas estampillas conmemorativas, siendo el juego más atractivo las que conmemoran el vigésimoquinto aniversario

El Presidente Roosevelt sugirió el diseño de las estampillas conmemorativas del vigésimoquinto aniversario

de la inauguración del Canal de Panamá. El Juez Tatelman, en el libro de estampillas de la Zona del Canal dice que fueron consideradas como las mejores en diseño e impresión y que hasta la Dirección de Grabado e Imprenta de los Estados Unidos en Washington que suele reservarse los comentarios a este respecto, expresó complacencia en cuanto a la excelencia de su diseño y confección.

Tatelman escribió un interesante prólogo sobre esta serie, citando al Presidente Franklin Delano Roosevelt, su afición por las estampillas y su interés por esta serie en particular.

Unos pocos años antes de celebrarse el vigésimoquinto aniversario del Canal, el Presidente Roosevelt llegó a Balboa a bordo del U.S.S. *Houston*. En aquella ocasión los funcionarios del Canal le hicieron entrega de un álbum que contenía una serie de gráficas de escenas del Canal en su etapa de construcción y otra serie que mostraba las mismas escenas, pero con la obra ya terminada. Fascinado con el contraste, el Presidente manifestó que estas escenas se prestaban para confeccionar una magnífica serie de estampillas que conmemorara el vigésimoquinto aniversario de la inauguración del Canal de Panamá.

El 7 de diciembre de 1938 el Gobernador de la Zona del Canal aprobó las escenas que se habían escogido para confeccionar la serie de 16 denominaciones de estampillas regulares y 6 denominaciones de estampillas de correo aéreo. Estas últimas, conmemoraban además el décimo aniversario de servicio regular de correo aéreo.

A través de los años el Servicio de Correos de la Zona del Canal ha expe-



El Presidente de los EE. UU. Franklin D. Roosevelt acompañado del Presidente de Panamá Dr. Harmodio Arias recorre la Zona del Canal durante su visita al Istmo. Fue en esta ocasión que sugirió las estampillas de "antes y después" que aparecen en la parte superior de esta página.



Esta escena de 1906 muestra un vagón de correo esperando en la oficina de correos de Cristóbal que en aquellos tiempos estaba en el mismo edificio que el comisariato. El vagón de la derecha está entregando mercancías en el comisariato.

didado algunas otras estampillas conmemorativas entre las cuales se cuentan las que se expidieron para conmemorar el vigésimoquinto aniversario de la fundación del Laboratorio de Investigación Smithsonian en Barro Colorado, la "Fiebre del Oro" de California, el septuagésimoquinto aniversario del Hospital Gorgas, a los antillanos que participaron en la construcción del Canal de Panamá, el centenario del Presidente Theodore Roosevelt y el quincuagésimo aniversario de los Boy Scouts de América.

En años más recientes se han expedido estampillas especiales en reconocimiento a la unión mundial contra la malaria y a las Bodas de Oro del Canal de Panamá.

Sin embargo, cabe mencionar que las estampillas nuevas no salen de la nada. Al proponerse la confección de una nueva estampilla, ello moviliza al Comité Asesor en Estampillas de la Zona del Canal que tiene a su cargo la responsabilidad de decidir sobre el color, y diseño y ocasionalmente la denominación de la nueva estampilla. Esto último, como regla general se determina por anticipado de acuerdo con las necesidades del servicio postal.

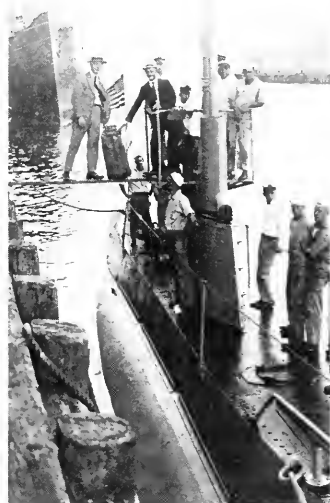
El Comité Asesor se reúne solamente para asuntos relacionados con el sistema de correos de la Zona del Canal. La confección de una nueva estampilla puede ser originada por un miem-

bro del Comité, alguna persona ajena al mismo, o una entidad independiente, como también puede resultar de un aumento en las tarifas postales que requiera una nueva denominación.

El Comité está integrado por el Director de Asuntos Civiles, Fred Cotton, que preside el grupo, el Secretario Ejecutivo J. Patrick Conley; Donald W. Date, Franklin Kwai Ben y Robert Donaldson de la División de Ingeniería; y Thomas E. Peterson y Betty Boyer de la Dirección de Personal.

La aprobación del diseño es el último paso del Comité Asesor antes de someter el bosquejo final de la estampilla al Gobernador para que él lo revise y le dé su visto bueno y luego sea enviado a la Dirección de Grabado e Imprenta de los Estados Unidos en Washington, D.C., por el Director de Correos.

Las estampillas que más recientemente se pusieron a la venta fueron las de 13 centavos de correo regular que se pueden obtener en hojas o en libretas y las de 22 y 35 centavos de correo aéreo. Una estampilla que generó gran interés filatélico fue la de 13 centavos de correo regular que ilustra la draga de cucharas *Cascadas* del Canal de



ENTREGA POCO COMUN.—En 1919 el correo (suscripciones a los Bonos de la Victoria) cruzaba el Canal por submarino.



Arriba, izquierda: Lew C. Hilzinger, Director de Correos y Louis R. Reyes, Funcionario Administrativo de la División Postal, discuten asuntos postales en la Agencia Filatélica en Ancón. Arriba, derecha: El correo marítimo llega por tren desde Cristóbal y es descargado en Diablo. A la izquierda: Mort Jordan y Claude Burgess clasifican el correo aéreo en la Oficina de Correos de Balboa. Abajo, izquierda: Cristóbal W. A. Alonis discute un problema postal con Edwin W. Reid mientras éste clasifica el correo en la Oficina de Correos de Cristóbal.



Panamá. Su diseño está basado en una pintura al óleo por Alwyn Sprague, artista local, y caracteriza la función tan vital que desempeña la División de Dragado en el mantenimiento del Canal de Panamá. La pintura original de la draga pertenece a una serie de óleos representativos de las operaciones del Canal que fueron reproducidos en la edición conmemorativa del sexagésimo aniversario del PANAMA CANAL REVIEW.

La historia de las oficinas de correos de la Zona del Canal es a la vez la historia del progreso de los trabajos de construcción. A medida que se iban terminando los trabajos o cambiaba su ubicación, también se iban mudando o abriendo nuevas oficinas de correos en pos de los trabajadores. Al iniciarse los trabajos en las Esclusas de Mira-



Arriba: Conrad Blades atiende a los clientes de la Oficina de Correos de Gamboa. Arriba, derecha:

El espejo refleja las imágenes de los empleados mientras trabajan clasificando el correo. Abajo: En marcado contraste a las instalaciones de los días de la construcción, que a menudo estaban en las estaciones ferroviarias, se puede apreciar este moderno edificio en Gamboa. Derecha: Un día ocupado en la Oficina de Correos de Balboa.

flores, se estableció allí una oficina de correos y cuando las aguas del Lago de Gatún comenzaron a subir, muchos de los poblados de aquellos días de la construcción quedaron abandonados y con ellos los correos, e incluso algunas de las viejas oficinas de correos a lo largo del valle del Río Chagres quedaron sumergidas en el Lago Gatún.

Actualmente la Zona del Canal cuenta con dos oficinas de correos, una en Balboa y otra en Cristóbal. Además hay 13 oficinas subalternas y un puesto de entrega. Entre todas tienen 116 empleados de nacionalidad americana y panameña.

Durante el año fiscal 1976 los ingresos postales alcanzaron un total de \$1,729,261.17 mientras en el 1904, el primer año de operación el total de ventas en un mes era de \$655.64.



COLON, Abril 27.—Trayendo 211 libras de correspondencia de los Estados Unidos, el coronel Carlos A. Lindbergh aterrizó en France Field, esta tarde a las 4:02, proveniente de la Habana, acompañado así con dos horas de anticipación sobre el itinerario trazado, ya que no le fue enviada en la inauguración del servicio de correo aéreo de 7 días entre Nueva York y Montevideo, el famoso aviador más renombrado de los Estados Unidos, piloto de Pan-Am, capitán de la línea aérea, operador de radio.

Habiendo salido de la Habana este mañana a las 8:55, el avión de Lindbergh hizo el trayecto en 35 y 27 minutos después de haber sido despegado.

En Puerto Cabezas (Nicaragua), el coronel Lindbergh se entrevistó con el jefe de la estación de radio y con el jefe de la oficina de correos.

Lindbergh Aterrizó En Cristóbal Con 211 Lbs. De Correspondencia



EN LA OFICINA DE CORREOS de Cristóbal todo era actividad esta mañana porque ahora el correo de Nueva York llega a la Zona del Canal en 5½ horas menos de 2 días" publicó el *Star & Herald* de Panamá el 29 de abril de 1930, después de la llegada a France Field del correo aéreo de Miami en un avión cuyo piloto era nada menos que el Coronel Charles A. Lindbergh.

Hoy, 47 años más tarde, muchos clientes del correo dirán que las cosas no han variado y que el tiempo que demora una carta es acaso mayor.

Pero en las décadas del 20 y el 30 nadie se quejaba. El servicio de correo aéreo al Istmo era la maravilla de la época y Lindbergh el héroe del siglo. Como asesor técnico de la pionera aerolínea Pan American, Lindbergh hizo cuatro viajes a France Field desde Miami como piloto del avión que transportaba el correo.

El trabajo de ordenar y clasificar las 200 o más libras de correo de aquel

primer envío directo Estados Unidos—Zona del Canal mantuvo al personal de la oficina postal de Cristóbal ocupado toda la noche, y en la madrugada del día siguiente, el correo fue puesto a bordo del avión de la Pan American Grace Co. (Panagra) para el primer largo viaje a la costa oeste de Sur América.

Durante el establecimiento del nuevo servicio de correo aéreo entre Estados Unidos y Panamá, "Lindy" llegó a ser hombre bien conocido en el Istmo. Pero la prensa local publicó tanto sobre sus andanzas que ulteriormente dejó de ser una figura legendaria para convertirse en ciudadano común y corriente.

En un comentario de prensa aparecido en 1930, llegó a decirse que Lindbergh, a quien se le había dado tan cordial bienvenida a Panamá en 1928 al llegar por primera vez en su avión *Espiritu de St. Louis*, "se había vuelto tan común como una fábrica de salchichas de Chicago".

Antes de su llegada en el primer vuelo centroamericano en 1929, un editorial en el *Panama American* comentó que había transcurrido casi un año desde que a Lindbergh se le prodigara tan entusiasta recepción en Panamá y la Zona del Canal.

"Pocos son los preparativos que se están haciendo para recibirlo esta vez, mientras que hace 12 meses era el Vikingo de los Aires, el Aguila Solitaria, el Conquistador del impredecible Atlántico, el Embajador de Buena Voluntad".

"Este año es sólo un simple hombre de negocios que ayuda a trazar la ruta para una compañía comercial que se propone establecer un servicio aéreo entre los Estados Unidos y Panamá. Sus logros en la aviación siguen siendo inigualables y él continúa siendo famoso. Pero la chispa de la novedad se ha extinguido". Tales comentarios colocaron al Aguila Solitaria en el plano de la plebe. No obstante, no pudieron opacar la realidad de que es a Lindbergh a quien se debe el servicio de correo aéreo que hoy en día nos parece tan rutinario y que hasta nos atrevemos a criticar.

El servicio aéreo de los Estados Unidos a Panamá comenzó en 1929 entre Miami y France Field bajo contrato con la Pan American Airways. La ruta de vuelo era Centroamérica vía Cuba, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, entrando a Panamá por David.

Esta ruta, inaugurada oficialmente también por Lindbergh fue establecida después de varios años de estudios e investigaciones y de vuelos experimentales por las rutas propuestas.

Antes de que los vuelos de correo fueran comerciales, la Fuerza Aérea del Ejército, que controlaba las únicas pistas de aterrizaje en la Zona del Canal, había estado contemplando la idea de transportar por vía aérea el correo de la Zona del Canal.

El primer correo aéreo en Panamá fue una entrega local desde Cristóbal a bordo de un avión anfíbio de un sólo motor del Ejército de los Estados Unidos, el 18 de octubre de 1918. Como parte de la campaña para promover la venta de Bonos de la Libertad durante la I Guerra Mundial, la mayor parte de las 919 piezas de correo en aquella ocasión eran bonos. El llamado despacho "aéreo" desde Cristóbal hasta Balboa fue transportado sin escalas en el avión piloteado por el Mayor de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos W. W. Wynne.



Un avión anfíbio del Ejército de EE. UU. se dispone a iniciar el primer servicio postal aéreo, 18 de octubre, 1918.

El vuelo duró 30 minutos pero transcurrió casi una hora antes de que el correo fuera entregado en Balboa Heights.

Ya para 1920 germinaba la idea de enviar correo por avión a los Estados Unidos y fue así como en la mañana del 6 de octubre de 1920 se despacharon 621 cartas, 89 tarjetas y 9 piezas de correo certificado a bordo de un avión de la Fuerza Aérea del Ejército que despegó de France Field.

Entre las cartas del correo iba una nota de Crede Calhoun, Director de Correos de la Zona del Canal, dirigida al Director General de Correos en Washington, D.C., donde el remitente hacía la observación que esa carta iba en el primer despacho de correos que jamás se hubiera enviado desde el Istmo de Panamá hasta los Estados Unidos en "aeroplano".

"Aprovecho esta oportunidad para expresar mis más sinceras consideraciones y espero que este sea el vuelo precursor de un eventual servicio de correo por aeroplano entre los Estados Unidos y Latinoamérica".

El grandioso estreno de este proyecto preliminar de la era de la aviación tuvo un final anticlimático. El Teniente Charles B. Austin, piloto de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos se encontró con pésimas condiciones meteorológicas cuando se acercaba a la Isla de Jamaica, viéndose obligado a regresar a France Field. Todo el correo, incluyendo el mensaje confidencial al Director General de Correos en Washington tuvo que ser descargado y despachado desde Cristóbal en el SS *Orbita* que zarpaba hacia Nueva York, vía Norfolk.

En un esfuerzo por acelerar la entrega de correo entre el Istmo y los Estados Unidos, se hicieron arreglos en 1922 entre la Oficina Postal de la Zona del Canal y las autoridades postales de Nueva Orleans para que los sacos de correo de la Zona del Canal fueran recogidos por avión anfíbio de los barcos que los llevaban hasta la desembocadura del Río Mississippi.

Los sacos eran entonces llevados por avión a Nueva Orleans y puestos en el primer tren. Este procedimiento adelantaba el correo destinado a Nueva York y la Costa Oeste de los Estados Unidos de 6 a 18 horas, según las conexiones ferroviarias.

Ya para 1924 había servicio transcontinental de correo aéreo en los Estados Unidos y para hacer conexión con éste también se usaban aviones

anfíbios. En todos los correos de la Zona del Canal se pusieron a la vista avisos de los horarios del servicio de correo aéreo y las tarifas se fijaron en 8 centavos por zona postal, agregándosele la tarifa regular de 2 centavos a la Zona del Canal.

Así pues, una carta que pesara 1 onza o menos, puesta al correo en la Zona del Canal, costaba 10 centavos al residente istmeño si la quería enviar hasta Chicago vía Nueva York. Si el correo iba de Nueva York a San Francisco o viceversa costaba 26 centavos. La tarifa postal regular en aquella época era de 2 centavos dentro de los Estados Unidos. Si el correo iba para otro lugar costaba 3 centavos.

Lindbergh inauguró el servicio postal aéreo Miami-Cristóbal, pero el Ejército de EE.UU. prestó primer servicio local

Los primeros vuelos de correo aéreo entre la Zona del Canal y Costa Rica se iniciaron en 1925 después de un vuelo experimental inaugurado por la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos.

En febrero de ese año el Congreso de los Estados Unidos aprobó una ley mediante la cual establecía servicio de correo aéreo entre Nueva Orleans y la Zona del Canal a las tarifas prescritas por ley. El decreto de ley autorizaba al Director General de Correos a comprar o arrendar pistas de aviación, hangares y otras instalaciones y equipo necesarios para el servicio, así como a construir instalaciones asignándosele para ello fondos por un total de \$1,500,000.

Las cosas no ocurrieron con la rapidez esperada y aunque había servicio de correo aéreo entre la Zona del Canal y Colombia y la Zona del Canal y Costa Rica, la licitación para la ruta de correo aéreo de Cayo Hueso a Panamá no se anunció hasta 1928. El contrato se le adjudicó a la Pan American Airways en julio de 1928. Dicha aerolínea ya prestaba servicio de pasajeros y de correo entre Cayo Hueso y La Habana, Cuba.

Lindbergh celebró su vigésimo séptimo cumpleaños despegando desde

Miami el 3 de febrero de 1929 para hacer el primer vuelo de correo aéreo a Panamá. El viaje lo hizo vía La Habana, Cuba; Tela, Honduras; Managua, Nicaragua; y David, Panama.

Lo acompañaron en el viaje John Hambleton, vicepresidente de la Pan American, un mecánico y un operario de radio. Además llevaba seis sacos de correo. Juan T. Trippe, presidente y fundador de la Pan American también les acompañó en parte del viaje.

Aunque no se había programado recibimientos formales, en cada uno de los países comprendidos en el trayecto cientos de personas acudieron al aeropuerto. En France Field hubo una multitud 1,500, incluyendo periodistas y camarógrafos de noticieros.

Refiriéndose al histórico evento, el *Panama American* dijo: "El correo aéreo llegó a tiempo hoy. El piloto aviador Charles A. Lindbergh estuvo a la palanca".

"La llegada estaba anunciada para las 4 p.m., y el Aguila Solitaria apareció sobre France Field en el preciso momento en que las manecillas del reloj rayaban las 4. Dos juguetones aviones de caza volaban en formación uno a cada lado. Tres minutos después tocó tierra con el gigantesco Sikorski, inaugurando así un servicio de correo aéreo sobre la ruta más larga del mundo. Calculó que había volado 2,000 millas desde Miami a France Field".

Los reporteros rodearon el avión, pero Lindbergh se negó a posar para las cámaras hasta que hubo entregado el correo y obtenido un recibo de manos del Director de Correos, Crede Calhoun y el Administrador de la Oficina de Correos, Gerald Bliss.

Cuando el famoso aviador inauguró el servicio postal aéreo directo entre Miami y Buenos Aires el 28 de abril de 1930, el bimotor Sikorski aterrizó en France Field casi 2 horas antes de la que señalaba el itinerario para la etapa La Habana-Cristóbal.

Informó el *Panama American*: "Aunque llegó empapado en su cabina abierta bajo un fuerte aguacero, Lindbergh salió del avión sonriendo. Al entregar al Administrador de Correos de Cristóbal 215 libras de correo procedente de distintos lugares de los Estados Unidos y consignado a Suramérica y la Zona del Canal, Lindbergh inauguró oficialmente un servicio postal aéreo de 7 días entre Nueva York, Buenos Aires y Montevideo".

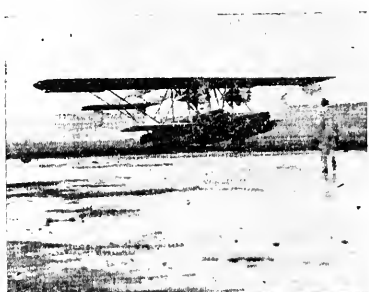
Ser piloto de un servicio postal aéreo en aquellos días no era nada fácil y, en

1929—Miami to Cristobal, C.Z. This early Latin American route eventually was extended to Venezuela and Argentina.



Cubierta de primer día que hoy se exhibe en el Instituto Smithsonian de Washington, D.C.

LINDBERGH ATERRIZA EN FRANCE FIELD EN SU FAMOSO "SIKORSKY"



En el fotograma aparecen dos notas de la legación del Coronel Charles A. Lindbergh a France Field, después de haber inaugurado la línea postal aérea entre E.E. U.U. y el Sur, Arriba, el famoso avión "Sikorsky" pilotado por Lindbergh, en el momento de su aterrizaje en France Field. Abajo, Lindbergh en compañía del Coronel Moss, comandante del aeródromo de France Field, momentos después de la llegada del "Agua Solitaria."

comparación con la seguridad y comodidad que ofrecen los jets de hoy en día, puede decirse que era peligroso. Ya que en aquella época no existían las cabinas a presión, los pilotos tenían que volar a poca altura y a menudo enfrentaban pésimas condiciones climatológicas. Además, tenían que volar en las horas del día y muchas veces aterrizar en aeropuertos improvisados.

En ese vuelo inaugural a Suramérica en 1930 Lindbergh fue relevado en el Istmo por el veterano piloto de la Pan American-Grace, Lloyd R. "Dinty" Moore.

Moore despegó de France Field a las 6:26 a.m. el 29 de abril y aterrizó en Santa Elena, Ecuador, a las 5:48 habiendo hecho escala para reabastecerse de combustible en Buenaventura y Tumaco, Colombia. Le acompañaban solamente su copiloto y su radiotelegrafista, quienes informaron que fueron azotados por vientos de frente en todo el trayecto a Tumaco y que desde allí a Santa Elena volaron en una niebla casi impenetrable. En Talara, Perú, el correo fue trasladado a otro avión que esperaba para llevarlo a Lima.

Desde Lima, el servicio de correo aéreo continuaba por la costa de Suramérica a Santiago de Chile. Abridgo como para el Artico, el piloto partía de

Santiago en las primeras horas de la mañana, cruzando la cordillera andina algunas veces a una altitud de 20,000 pies para aterrizar en Buenos Aires a las 4:30 p.m.

El servicio postal aéreo directo de Miami, inaugurado en 1930, fue sólo uno de muchos, tanto dentro de los Estados Unidos como a Panamá en que Lindbergh colaboró personalmente. El mismo no pudo recordar cuántos al ser entrevistado en France Field. Comenzaba la era del correo aéreo y aún era casi una fantasía.

En carta dirigida a J. J. Eaton, gerente general de la Pan American Airways en Nueva York, el Gobernador de la Zona del Canal, Harry Burgess escribió: "Me han dicho que cartas enviadas desde puntos tan distantes como Des Moines, Iowa, y Minneapolis, Minnesota, que llegaron en un avión de la Pan American Airways el domingo, han sido recibidas por el servicio postal de la Zona del Canal 50 horas después de haber sido puestas al correo en el lugar de origen. Un servicio rápido y confiable es de vital importancia para el Canal de Panamá, que ofrece las ventajas de sus servicios e instalaciones a las firmas comerciales que utilizan la vía acuática".

Los aficionados a la filatelia eran tan agresivos en aquella época como lo son hoy en día. Los funcionarios del servicio postal en el Istmo tuvieron casi más problemas con ellos que con el establecimiento del correo aéreo.

Tanto en el primer vuelo por la vía de Centroamérica como en el siguiente, directo desde Miami, los sacos de correo traían miles de sobres de primer día, la mayoría dirigidos a filatelistas que hacían todo género de solicitudes, enviaban giros postales y estampillas y, en general amargaban la vida a los pobres empleados del servicio postal.

Numeroso público hacía fila en las ventanillas de las distintas estafetas de correo de la Zona del Canal para comprar estampillas y cubiertas de primer día con el matasellos del primer servicio postal aéreo entre el Istmo y los Estados Unidos.

El matasellos fue diseñado por Meade Bolton, ingeniero de la empresa canalera y en él aparecía un monoplano trimotor sobre el Corte Gaillard y un barco en tránsito por el Canal.

El hecho de que Lindbergh pilotaba el vuelo inaugural despertó inusitado interés y a la hora del cierre de las oficinas de correo el día de la partida se habían manejado más de 30,000 cartas.

En aquellos tiempos . . . los viajeros abrían las ventanillas

LOS TRIMOTORES FOKKER que se utilizaban en el Servicio Postal tenían capacidad para transportar de 8 a 12 pasajeros además de 800 libras de correo. Para que el lector pueda imaginarse cómo era el servicio aéreo de aquellos días, reproducimos a continuación un extracto de un folleto de publicidad de la Pan American. Es de notar, que los pasajeros de entonces se permitían el lujo de viajar en sillas de mimbre y podían abrir las ventanillas para disfrutar de la brisa.

La tarifa para viajar de Cayo Hueso a La Habana era de \$50, con derecho a llevar 30 libras de equipaje. El sobreprecio se pagaba a razón de 25 centavos por libra y se transportaba en el avión "siempre y cuando hubiera espacio".

¡VIAJEROS A BORDO!

Resuenan agradablemente los motores haciendo girar las relucientes hélices en el temprano fulgor de la soleada mañana, mientras de la Estación de Pasajeros va saliendo un pequeño grupo de personas que baja como paseándose por la rampa. A menudo se escuchan exclamaciones de los pasajeros novatos que expresan su sorpresa al ver el tamaño del avión—sus firmes pero suaves contornos definitivamente le dan un aspecto de potencia y confiabilidad. La espaciosa y lujosamente dotada cabina de pasajeros es digna de ser admirada. Las sillas de mimbre, bellamente tapizadas están dispuestas en hileras de a cuatro a cada lado, con suficiente espacio para estirar las piernas—y un amplio pasillo al centro.

A medida que los pasajeros se van acomodando para el viaje el ayudante del piloto les va repartiendo material de lectura, se asegura de que cada uno esté cómodo y luego toma su

puesto al lado del piloto de mando. En la distancia se escucha un amortiguado rugir que indica que las hélices se han acelerado y el avión comienza a recorrer la pista para despegar. Va aumentando la velocidad. Un viajero ya veterano observa oportunamente: "Ya despegamos!" Pero de no ser porque han cesado de resonar las ruedas contra la pista, el ascenso del avión sería casi imperceptible.

El piloto hace que el avión ascienda en un gran arco y Cayo Hueso, con sus blancos edificios, lentamente se va alejando. Entonces se alcanza a ver el aeropuerto Meacham, de donde despegó el avión.

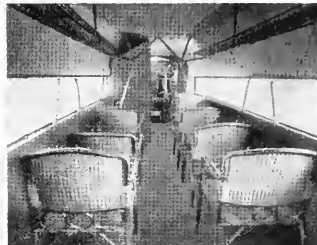
Se endereza el curso y el avión se dirige hacia el mar. Ya volando sobre las cristalinas aguas azules del golfo se alcanzan a ver los arrecifes de coral rosado y blanco. La pequeña isla de Cayo Hueso va quedando atrás como una esmeralda sobre una montura opalina adornada con las pequenísimas perlas que parecen ser sus blancos edificios.

Hacia adelante, hasta donde llega la vista, se ven las altas crestas de las olas en constante movimiento, resplandecientes bajo la luz del sol. De repente la cabina es invadida por una refrescante ráfaga de aire fresco cuando otro pasajero, también veterano, abre la ventana que está junto a su asiento. Pronto los demás siguen su ejemplo, dándose cuenta de lo absurdamente sencilla que resulta la operación, además de que la ventana puede ajustarse fácilmente al gusto de cada uno.

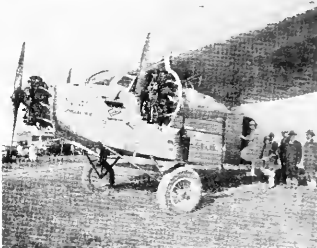
Arriba de los asientos hay una especie de canastas de red para colocar artículos personales tales como sombreros, abrigos, bastones, maletines u otros enseres que el pasajero quiera tener a mano durante el viaje.

El equipaje más pesado se lleva

(Fotos tomadas de un folleto de 1926)



Interior de un avión de la Pan American



Pasajeros suben al avión de la Pan American

en un compartimento en la parte posterior del avión, adonde además hay un baño y también está la sección donde se lleva el correo. La Pan American Airways, Inc. tiene el contrato exclusivo de este servicio. El Departamento de Correos exige el estricto cumplimiento de los horarios y ejerce supervisión general sobre las operaciones de la compañía para salvaguardar el correo.

El ayudante del piloto, en su uniforme blanco, sale de la cabina de mando y amablemente les proporciona información interesante a los pasajeros que viajan por primera vez en avión. Les dice que la carga que lleva el avión es verificada tres veces antes de despegar, y que sólo se acepta la cantidad de carga que permita, que cualquiera de los tres motores, por sí solo, pueda mantener al avión volando hasta llegar a cualquiera de las dos costas.

La Zona del Canal



Buen lugar para los que se deleitan observando pájaros

Por Willie K. Friar

DESDE LOS REMOTOS DIAS EN que los marinos se llevaron por primera vez a los papagallos de las selvas suramericanas para que les sirvieran de mascotas durante sus largas y áridas travesías, llegando con ellos hasta Europa, las aves tropicales han despertado inquietudes entre los amantes de la naturaleza.

El abundante despliegue de pintorescas aves tropicales en las inmediaciones de hogares y oficinas es algo que no cesa de fascinar a los recién llegados a la Zona del Canal.

Pero no es por accidente que la Zona del Canal es paraíso de los amantes de la avifauna. Los constructores del Canal fueron hombres previsores que planificaron cuidadosamente la conservación de áreas forestales, en cuanto fuera posible, no sólo para proteger las vertientes tan esenciales para la operación del Canal de Panamá, sino también para conservar la fauna de la región.

Tan pronto como se terminó la construcción de los poblados permanentes de la Zona del Canal, se dio la más

alta prioridad a la siembra de plantas, arbustos y árboles. Se inició un movimiento de "embellecimiento urbano" y prueba de ello es lo que aparece escrito en el Registro del Canal del 15 de mayo de 1915, que dice así:

"Con respecto al trabajo de ornato de predios que actualmente se está llevando a cabo en los poblados permanentes de la Zona del Canal, el

La conservación de bosques y la abundancia de árboles hacen de la Zona del Canal el paraíso de los naturalistas

horticultor encargado de supervisar la obra está exhortando a los residentes a que cooperen para embellecer el área con plantas, arbustos y árboles. Señala que no existe lugar en el mundo que ofrezca mejores posibilidades pues el interminable verano permite que la vegetación adquiera formas más atractivas, gracias al continuo desarrollo de que goza la flora por las condiciones climáticas del área. La cuidadosa disposición de las plantas que se siembren y el buen cuidado que les prodiguen los miembros de la comunidad ayudarán a complementar la resplandeciente novedad del nuevo poblado de Balboa, disimulando los severos contornos de sus masivos edificios de hormigón transformándolo ulteriormente en una hermosa área residencial".

Muy pronto se fueron llenando de aves los árboles ornamentales y frutales que se habían sembrado, desarrollándose



Mateo Sánchez del Ramo de Predios riega una palma recién sembrada en El Prado en Balboa. Estos árboles nuevos reemplazarán a los viejos que actualmente tienen más de 62 años y que fueron sembrados cuando se construyeron los poblados permanentes de la Zona del Canal. Al sembrarse estos árboles se propagaron vistosos pájaros tropicales en las áreas residenciales.



Estos ejemplares, algunos entre las 880 especies de aves registradas en el Istmo, fueron fotografados por el Oficial John V. Brown de la Policía de la Zona del Canal. Estas aves en particular son bien conocidas entre los residentes de la Zona. De izquierda a derecha aparecen el tucán, el tirano tropical, el verdón de patas encarnadas, periquitos piquirrojos, el carpintero de cresta-carmin y una bandada de pericos comiéndose unos bananos en un jardín residencial.

Unos de los pocos lugares en el mundo que ofrece al observador tanta variedad de pájaros con tan poco esfuerzo

se una abundancia de aves en todos los poblados. Otra cosa que también contribuyó a la proliferación y sobrevivencia de las aves en la Zona del Canal fue la instalación de sistemas eléctricos subterráneos, que no sólo ayudaron al embellecimiento de los poblados sino que no presentaban peligro alguno para los pájaros. Pocas personas se dan cuenta de que las bandadas de aves migratorias frecuentemente quedan incapacitadas cuando accidentalmente chocan contra los alambres de los tendidos eléctricos, dañándose las alas.

Para deleite del ornitólogo, la Zona del Canal ofrece mayor variedad y más abundancia de aves que todo el continente norteamericano al norte de México. Aquí han llegado a registrarse aproximadamente 880 especies.

Las aves locales son tema de interés para diversos grupos de personas. Entre estos grupos se cuentan los aficionados a observar pájaros, muchos de los que pertenecen a la Sociedad Audubon de Florida, Capítulo de la Zona del Canal. Su afición los lleva a organizar excursiones en las que atraviesan campos y bosques con sus binoculares identificando las aves que llegan a divisar y llevando registros anuales. Especialmente se interesan en observar tipos particulares de aves que muestren algún adelanto o retraso estacional notorio en sus costumbres y, naturalmente, se afanan por ver especies raras, tales como el quetzal, que aún se encuentra en las regiones montañosas de Panamá.

Por otra parte están los ornitólogos, que representan una división de la biología y que se dedican a estudiar la evolución de las aves y su sobrevivencia, incluyendo hábitos alimenticios, migratorios, reproductivos y de construcción de nidos, etc.

Las aves constituyen deleite para jóvenes y ancianos y es un verdadero placer escuchar sus trinos y admirar su belleza. Pero para gozar de este placer

es necesaria una abundante variedad de aves que sólo se puede lograr mediante la preservación de su medio ambiente.

Gran cantidad de pájaros tropicales anidan en los viejos y grandes árboles del bosque. Mas cuando estos árboles son cortados, los pájaros abandonan el área. Les falta la densidad de las copas para darles sombra y los huecos de los troncos para anidar.

Cuando el bosque tropical es destruido no vuelve a crecer como muchos tienden a creer. Claro está que enseguida se ve brotar el denso matorral tan típico de la selva, pero no es lo mismo que la vieja floresta con sus grandes y coposos árboles llenos de orquídeas y bromeliadas, que son símbolos de la antigüedad de los señoriales troncos. El proceso de reforestación es tan lento, que para todos los efectos prácticos, basta con que el bosque tropical sea destruido, para que los pájaros lo abandonen para siempre.

Ya no existen muchos de los viejos e irremplazables árboles del Istmo. Pero gracias a la previsión del desaparecido Thomas Barbour, famoso naturalista y proponente de la Reserva Forestal Madden, así como a los esfuerzos del Gobernador de la Zona del Canal Harry Burgess, también desaparecido, la faja canalera ha podido conservar el maravilloso encanto de su flora y fauna para que los amantes de las aves o los aficionados a la naturaleza puedan disfrutarlas.

Al escribir en 1930 acerca de la Reserva Forestal Madden, el Dr. Barbour dijo, "Este bosque colinda con una zona que cuenta con una población rural considerable al cruzar los límites de la Zona del Canal, hasta donde se extiende la reserva, y pasa al territorio de la República de Panamá. No es lo suficientemente extenso para que en él habiten animales de orden mayor, no obstante las especies pequeñas son numerosas y aumentarán si se les protege; y da gran satisfacción ver la gran variedad y abundancia de pájaros. Hay magníficas colonias de oropéndulas".

Las oropéndulas se cuentan entre las aves locales más interesantes. Sus curiosos y alargados nidos cuelgan asemejándose a calabazas. Suelen encontrarse agrupados en colonias, colgando de árboles cuidadosamente seleccionados. Las hembras tienen el curioso hábito de robarle fibras al nido vecino cuando su dueña está ausente, tejiéndolas rápidamente en su propio nido.

Fue también gracias a los esfuerzos

del Dr. Barbour que se pudo preservar la Isla de Barro Colorado. Esta reserva es realmente un cerro que quedó convertido en isla cuando subieron las aguas del Río Chagres al terminarse de construir la presa de Gatún. Los pájaros y demás animales huieron a un área segura y, como resultado, en este santuario se concentró una gran variedad de fauna tropical.

Barro Colorado, administrado por el Instituto Smithsonian, es el sitio ideal para estudiar y observar aves tropicales, pues la selva tiene trochas abiertas por las que se puede andar y verlas en su ambiente natural.

Hoy en día la reserva forestal Madden, con sus gigantescos espavés y cuipos, cubre casi 6 millas cuadradas de la Zona del Canal y es un sitio muy popular para el entretenido pasatiempo de observar aves.

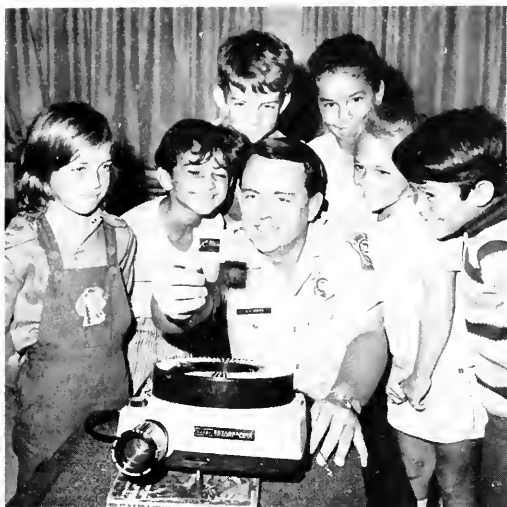
Pero la lucha por proteger el área contra intrusos y ladrones de madera, que comenzó cuando se estableció esta reserva, aún continúa.

La Policía de la Zona del Canal está encargada de patrullar y vigilar regularmente el área forestal, pero ello no basta para detener a los ladrones de madera y a los intrusos que insisten en invadir los bosques para tumarlos y quemarlos, destruyendo así la floresta.

El Istmo es la encrucijada biológica entre las Américas del Norte y del Sur



Bisectada por la Carretera Transistmica, la reserva forestal Madden es un lugar maravilloso y accesible para los que se deleitan observando a las aves.



Arriba: El oficial de Policía de la Zona del Canal, John V. Brown, que se dedica a observar aves, muestra algunas de sus diapositivas a colores a los estudiantes de la Escuela Primaria de Balboa. Arriba a la derecha: Estudiantes de segundo grado colocan bruscas de la comida en una bandeja que les construyó el Oficial Brown.

La constante conservación del medio ambiente es necesaria para que la Zona del Canal continúe siendo un santuario de aves



y contiene flora y fauna de ambas regiones, siendo considerada por numerosos científicos como la región biológicamente más rica, para su tamaño, en el mundo. Aquí, dentro de límites muy reducidos, pero de fácil acceso, se puede encontrar una inmensa variedad de aves; mas la preservación de su medio ambiente se ha convertido en un creciente problema a causa del intensificado impacto que le produce el hombre con su mano destructora.

Gran significado tiene el hecho de que Vasco Núñez de Balboa, al descubrir el Mar del Sur y reclamar las tierras para el Reino de España, cortara

un árbol como parte de su ceremonia. Y en algunas partes del Istmo esta práctica parece haberse convertido en un rito cuando se abren nuevas carreteras para dar paso al hombre.

Además, la costumbre de las quemas durante la estación seca sólo da lugar a la destrucción de la selva.

A pesar de que la misma densidad de la selva tropical es afectada muy poco por el fuego de las quemas, sobre todo en las áreas en que está prohibido el desmonte, las orillas del bosque sí sufren los efectos del calor y el bosque gradualmente va recediendo hasta sólo quedar monte y maleza en sus márgenes.



La afición de observar aves requiere poco equipo. Pero a veces se necesita un "jeep" o una canoa para llegar hasta los lugares donde habitan algunas de las especies más raras.



La Sociedad de Historia Natural donó las acuarelas a la Biblioteca Museo de la Zona del Canal

nes. Esta condición es notoria en el área forestal de Madden. Apenas se pasa la zona de la reserva sólo se ven maleza y hierbatales. El suelo tropical que en otra época daba sustento a gigantescos árboles se ha secado por estar expuesto a los fuertes rayos solares, volviéndose estéril y todas las aves de alegres plumajes han abandonado el área.

Se espera que los planes futuros para la Zona del Canal contemplen medidas que garanticen la conservación de áreas forestales tales como Madden, el Cerro Ancón, la carretera del oleoducto cerca de Gamboa (área extremadamente valiosa para la observación de pájaros), Barro Colorado y otros lugares como Fuerte Sherman y Fuerte San Lorenzo en el sector Atlántico, no sólo para el entretenimiento de los admiradores de las aves sino para el deleite de todos los amantes de la naturaleza.

La afición de observar pájaros es un pasatiempo de creciente popularidad en el mundo según se ha podido comprobar por la cantidad de turistas que vienen al Istmo con ese fin. Los naturalistas aficionados han aportado numerosas contribuciones tanto a la ornitología como a los aspectos teóricos y prácticos de la biología.

Por ser criaturas que estimulan el interés general, las aves siempre han figurado en la literatura y en las obras de arte de la civilización. Sus leyendas han sido características en todas las culturas antiguas, encontrándose figuras aviformes hasta en los jeroglíficos y escrituras egipcias. Las fábulas de Esopo están saturadas de personajes avícolas y entre los misteriosos trazos descubiertos en las planicies de Nazca en Perú, hay uno que tiene la forma de un pájaro.

En 1928 Bertha Bement Sturgis, firme defensora de la conservación de la naturaleza, en su excelente guía de pájaros de la Zona del Canal de Panamá escribió: "Muchas de las aves sirven al hombre como exterminadoras de insectos, presas de caza o para subsisten-

cia, mientras que hay otras que carecen de función específica pero que en general son inofensivas y frecuentemente hermosas e interesantes, al parecer creadas especialmente para que los amantes de la naturaleza pudiesen disfrutar de su maravilloso espectáculo.

"Es poco lo que se diga para recalcar la importancia de realizar esfuerzos sinceros y sistemáticos para la conservación de la fauna en el Istmo y de establecer áreas de reserva para este fin ahora, cuando ello aún es posible con un mínimo de problemas y gastos. Dentro de 10 ó 15 años el costo y las dificultades habrán aumentado y será demasiado tarde para salvar a muchas de las especies de aves y otros animales de orden mayor en la Zona del Canal y en las regiones más accesibles de la República".

En sus escritos la Sra. Sturgis exhortó a la formación de una sociedad de historia natural que se dedicase a trabajar por la conservación de la fauna local.

Dicha sociedad vio sus albores en 1931 y recibió el nombre de Sociedad de Historia Natural del Canal de Panamá.

Hace unos años, al disolverse la sociedad, los miembros que aún quedaban en el Istmo decidieron asignar los últimos fondos de tesorería a la compra de las acuarelas de pájaros de la Zona del Canal pintadas por Lois Morgan (en la página 22 de esta edición aparece un artículo sobre Lois Morgan). Las acuarelas fueron donadas a la Biblioteca de la Zona del Canal y la colección de los 28 cuadros se encuentran en exhibición permanente en el recién renovado edificio.

En el pliego central de esta edición se reproducen ocho de estas acuarelas.

Las aves que aparecen en el pliego central son de izquierda a derecha, comenzando en el plano superior:

1. Paro moñudo (*Thamnophilus doliiatus*)
2. Tangárido palmípedo (*Thraupis palmarum*)
3. Arrocero variable (*Sporophila aurita*)
4. Sinsonte tropical (*Mimus gilvus*)
5. Perico piquiprieto (*Brotogeris jugularis*)
6. Oropéndula pechiamarilla (*Icterus chrysater*)
7. Verdón de patas encarnadas (*Cyanerpes cyaneus*)
8. Cuclillo (*Piaya cayana*)



La oropéndula hembra es una hábil tejedora. Aquí la vemos tejendo el fondo del nido mientras que el macho vigila contra cualquier peligro.



Las Oropéndulas se cuentan entre las aves locales más interesantes. Sus curiosos y alargados nidos cuelgan asemejándose a calabazas. Suelen encontrarse agrupados en colonias, colgando de árboles cuidadosamente seleccionados. Las hembras tienen el curioso hábito de robarle fibras al nido vecino cuando su dueña está ausente, tejiéndolas rápidamente en su nido.





Aves en Acuarela

Acuarelas de Lois Morgan
deleitan a los clientes
de la Biblioteca Museo
de la Zona del Canal



MIS PINTURAS NO SON DE aves exóticas de la selva sino de simples pajarillos que he llegado a conocer bien. Con pocas excepciones, la mayoría de ellos son bastante comunes." Así explica Lois Morgan los ejemplares que ha seleccionado para su colección de pinturas de aves de la Zona del Canal. Hemos reproducido ocho de sus acuarelas en las páginas 20 y 21 de esta edición. La colección completa, que consta de 28 acuarelas puede apreciarse en la Biblioteca de la Zona del Canal donde está en exhibición permanente.

La Srta. Morgan vino a la Zona del Canal en 1947 y fue maestra de ciencias, estudios sociales y matemáticas de primer ciclo hasta 1973 cuando se jubiló y regresó a Toledo, Ohio, ciudad que la vio nacer y crecer. Posee una licenciatura en magisterio de la Universidad de Toledo; fue estudiante de arte en el Museo de Arte de la misma ciudad y siguió perfeccionándose en su afición con Elliot O'Hara en Goose Rocks Beach, Maine. Luego se dedicó a enseñar arte en el Club de Arte de Toledo y en el Club de Mujeres de esa ciudad.

Captar los panoramas de los sitios que visitaba constituyó uno de sus principales y favoritos pasatiempos. Y así llegó a pintar paisajes de Maine, New Hampshire, Louisiana, Ohio, Michigan, Costa Rica, Ecuador, Perú, Bolivia y Panamá.

A su bien conocida colección de pinturas de aves, ha sumado cuadros de la flora tropical y otra de sus colecciones incluye bellos paisajes del estado de Louisiana realizados mientras se encontraba en Baton Rouge becada por la Fundación Ford para estudiar botánica, pintar acuarelas de las flores locales y visitar lugares históricos en relación con sus enseñanzas de estudios sociales.

La popularidad de sus obras ha trascendido desde los linderos istmeños hasta los Estados Unidos. Allí han sido elogiadas en concursos de acuarelas en Ohio, West Virginia y Nueva York así como en su ciudad natal, donde,

Esta fotografía tomada en 1962 muestra a Lois Morgan en su residencia de Balboa dándole los retoques finales a una de sus acuarelas. Jubilada desde 1973, actualmente vive en Toledo, Ohio donde continúa dedicándose a la pintura.

Es divertido encontrar aves hembras cuyos plumajes se mezclen con el color del follaje

además, ha realizado exposiciones independientes en el Museo de Arte y en el Club de Artistas.

Durante muchos años la conocida figura de Lois Morgan atrajo la curiosidad de numeroso público, que frecuentemente la rodeaba cuando trabajaba en la Zona del Canal, absorta en su pintura, trazando a pinceladas los rasgos de una flor, una hoja o un pajarillo. Mas, dice ella que nunca se sintió perturbada por la presencia de la gente. Incluso, agrega, que entre sus espectadores llegó a contar perros, gatos y una vez hasta una serpiente.

Al hablar sobre su colección de pinturas de aves y acerca de la técnica que emplea para pintarlas, la Srta. Morgan dice:

"Mis acuarelas son transparentes y no uso el blanco. La claridad debe dejarse al natural o rasparse cuando la obra está terminada.

"Las aves me han interesado toda la vida y la variedad de especies que pude apreciar aquí despertó en mí una inquietud especial.

"Me propuse pintar aves y plantas comunes de Panamá y la Zona del Canal y por algunos años me dediqué a bosquejarlas.

"Mis pinturas han sido tomadas directamente de la naturaleza, y para ello he tenido que trazar numerosos bosquejos, recopilar anotaciones, y observar las aves día tras día y hora tras hora. He esperado pacientemente hasta llegar a "conocerlas" lo suficiente para poderlas dibujar, captando sus poses naturales y sus características.

"Si encontraba discrepancia entre mis anotaciones y las descripciones de la Srta. Sturgis (Bertha B. Sturgis, es autora del libro "Aves de la Zona del Canal de Panamá"), seguía estudiando al pajarillo por más tiempo. Después de pintarlo continuaba observándolo para determinar si había captado su verdadera naturaleza. Algunas veces los pajarillos llegaban a pocos pies de distancia, pero la mayoría de las veces



Ellen Martin, secretaria del Funcionario Encargado de Servicios Recreativos de la Dirección de Asuntos Civiles, compara las reproducciones del pliego de esta edición con las acuarelas originales que se exhiben en la Biblioteca de la Zona del Canal.

tenía que conformarme con estudiarlos a través de los binoculares.

"Mis primeros cuadros los pinté directamente en acuarela. Pero poco a poco se me fue agotando la cartulina y opté por bosquejar primero el trabajo a lápiz y luego pasarlo a la cartulina para pintarlo.

"Este ha sido para mí un proyecto fascinante que con el transcurso del tiempo ha seguido cautivando mi interés en forma creciente. Los anaqueles de la Biblioteca de la Zona del Canal contienen una excelente colección de literatura sobre la avifauna y de estos libros he saciado mi deseo de ilustrarme sobre las aves de mis cuadros. De particular interés encontré la información acerca de algunos de nuestros pajarillos más comunes tales como los tangáridos azules, comunmente denominados "azulejos", y los tangáridos carmesí que conocemos como "sangre de toro", o los verdones que a veces se presentan con sus plumajes celestes

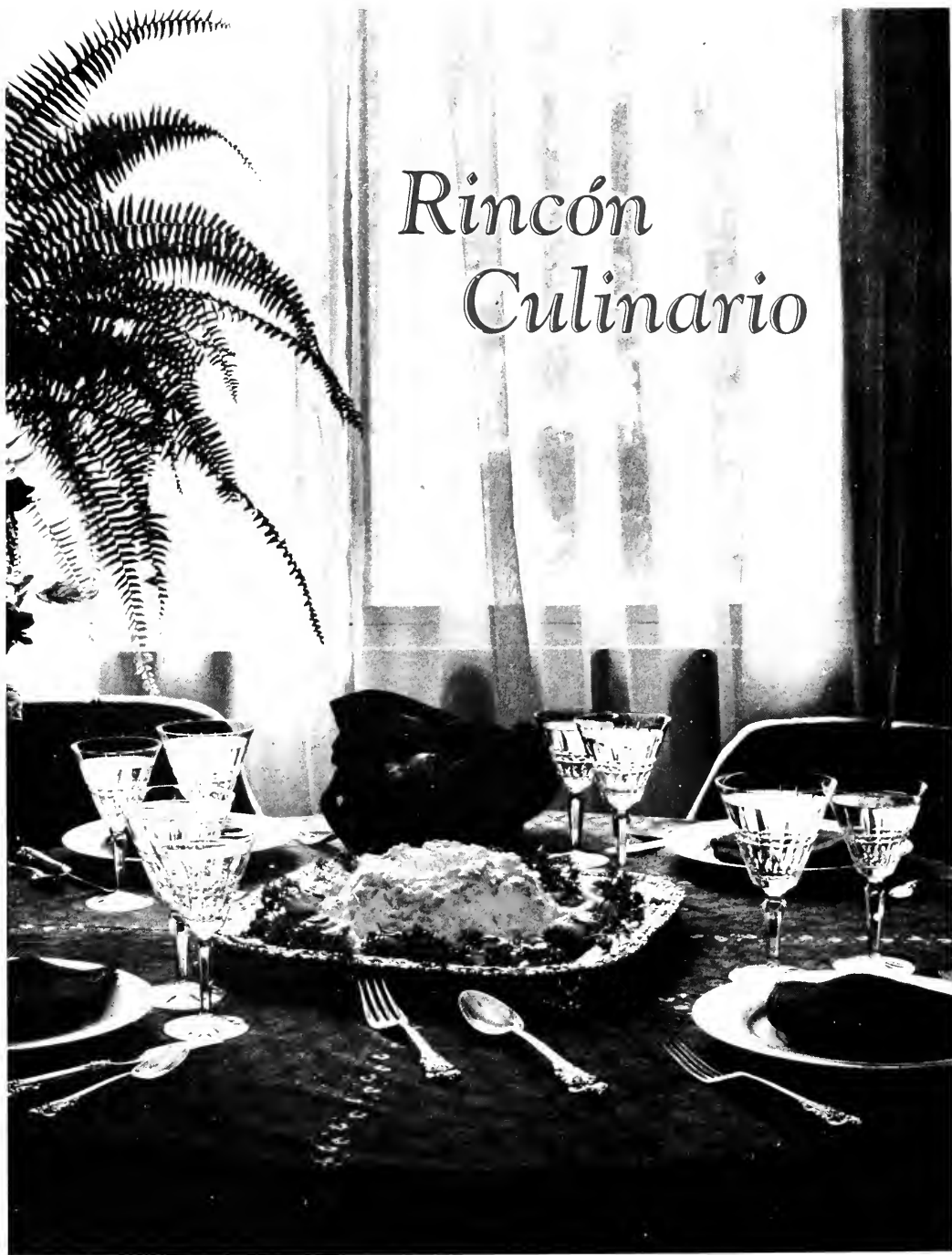
y los abundantes changames que localmente se conocen como "talingos". Toda esta interesante información se encuentra en el libro de A. F. Skutch sobre la historia ornitológica de Centroamérica. Pero en mi opinión, la mejor guía sobre aves de la Zona del Canal es la de Bertha Sturgis."

(Este año ha salido a la luz un nuevo libro llamado "Aves de Panamá", cuyo autor, Robert S. Ridgely ofrece información actualizada sobre la avifauna en la Zona del Canal.

"He tratado de que en mis cuadros los pájaros estén representados en su tamaño natural; aunque en la vida real el tamaño de estas avecillas varía.

Además de las numerosas y variadas aves que a diario deleitan a los residentes de la Zona del Canal, la Srta. Morgan logró captar en acuarela al "cacique", una avecilla poco común que descubrió por casualidad en uno de los bebederos del Cerro Ancón.

Rincón Culinario



Por Vic Canel

BASTO CON EXHORTAR A LOS amantes de las artes culinarias a que compartieran sus recetas preferidas con otros lectores del REVIEW para que respondieran ávidamente enviando a nuestra edición de primavera un cúmulo de recetas de suculentos manjares que halagarían al paladar más exigente.

Entre los numerosos lectores que respondieron al llamado se cuenta un "chef" profesional cuya historia reproducimos en la página 28. Una veterana residente de la Zona del Canal,

a su vez, solicitó nuestra cooperación para conseguir la receta especial de un aderezo de ensalada que recuerda haber saboreado hace años, cuando el Hotel Tivoli era famoso por la buena mesa que ofrecía al gastrónomo.

Sólo fue necesario recurrir a los archivos de la División de Abastos del Canal para encontrar no sólo el famoso aderezo Roquefort sino también el tradicional aderezo "Tivoli" que se distinguió como característico del señorial hotel en sus años de pompa y gala.

Terminada su construcción apresuradamente en 1906 para recibir al Presidente Teodoro Roosevelt, el primero de una larga lista de personalidades y distinguidos huéspedes que firmarían

su libro de registro, el Tivoli cerró sus puertas para siempre en 1971.

El viejo caserón fue demolido, pero se llegó a salvar gran parte de su mobiliario, cubertería y vajilla, que luego se puso a la venta para poderla conservar como nostálgica reliquia de una época ya desaparecida. El Tivoli, originalmente establecido como hotel comercial, en 1951, fue convertido en residencia para huéspedes del gobierno.

En los días de la construcción del Canal y durante los años subsiguientes, el Tivoli fue considerado como centro social y lugar de elegancia donde se daban cita los residentes y gastrónomos del Istmo para deleitarse con sus exquisitas comidas.

Recetas de los Lectores

Ensalada de Queso Crema y Limón con Aderezo de Camarones

Ensalada:

- 2 Tazas de agua hirviendo
- 2 Paquetes de gelatina de limón (3 onzas cada uno)
- 8 Onzas de queso crema
- ½ Taza de nata
- 1 Taza de apio picado
- 1 Taza de aceitunas negras sin semilla, rebanadas
- 1 Taza de crema de batir (½ pinta)

Vierta el agua sobre la gelatina y revuelva. Enfriela en la refrigeradora hasta que esté espesa. Ablande el queso crema con la nata y envuélvaselo a la gelatina. Agregue el apio y las aceitunas. Bata la crema y envuélvasela a la mezcla de gelatina. Ponga todo en un molde y déjelo enfriar en la refrigeradora por 24 horas.

Aderezo:

- 1 Taza de mayonesa
- 2 Cucharadas de jugo de limón
- 1½ Cucharadas de cebolla rallada
- 4 Cucharadas de pimiento picado
- ½ Taza de camarones cocidos, picados

Mezcle bien la mayonesa, jugo de limón, cebolla, pimiento y camarones y póngalo todo a enfriar en la refrigeradora hasta la hora de servir. El aderezo puede servirse sobre la ensalada (que ha sido sacada, sobre una bandeja) o aparte. La ensalada puede adornarse con camarones enteros cocidos, mitades de huevos duros y gajos de tomate.

Noreen Singer

Rakort Spenot (Caserola de Espinacas)

- 10 Onzas de tallarines anchos
- 2 Paquetes de espinacas congeladas o 2 tazas de espinacas frescas cocidas y picadas
- 3 Cucharadas de mantequilla o margarina
- 2 Cucharadas de harina
- ½ Cucharadita de pimentón en polvo (paprika)
- ¼ Cucharadita de pimienta negra molida
- ¼ Cucharadita de pimienta cayena (roja)
- 1 Taza de leche
- ½ Libra (8 onzas) de queso suizo rallado grueso

Cocine los tallarines del modo acostumbrado, escúrralos y enjuáguelos. Corrija la sal. Cocine las espinacas y escúrralas bien. Corrija la sal. En una sartén derrita la mantequilla, agregue la harina, sal, paprika y las dos pimientas. Gradualmente agregue la leche, revolviendo constantemente hasta que la salsa espese. Quítela del fuego y agregue las espinacas.

Engrase una bandeja de hornear de 12 x 8 x 2. Acomode la mitad de los tallarines en la bandeja, cúbralos con la mitad del queso y después agréguele, por cucharadas, la mezcla de espinacas. Póngales por encima el resto de los tallarines y cúbralos con el resto del queso. (Puede espolvorearse con paprika para que se dore con más rapidez y el color quede más agradable.) Hornéese a 350°F durante 15 minutos o hasta que el queso haga burbujas. Da para 8 generosas raciones.

Sue Wallace

Hojuelas o "Tostaditas" de Coco

- 1 Coco
- Sal al gusto

Para preparar el coco, primero perfore los "ojos" del coco y luego sáquele el agua. Abralo y sáquele la pulpa en trozos, cuanto más grandes mejor. Pásele un pelador de papas para cortar las hojuelas. Distribúyalas en capas en una bandeja de hornear rociando cada capa generosamente con sal. Tuéstelas en el horno a 300°F durante aproximadamente 1 hora, revolviéndolas ocasionalmente. Cuando estén listas estarán doradas y tostadas. Déjelas enfriar y colóquelas, sin apretujarlas, en un recipiente hermético. Un coco rinde para llenar una lata de 1 libra de hojuelas.

Karen Palumbo

Encurtido de Zanahorias

- 1 Lata de sopa de tomates
- 1 Cebolla picada
- 1 Pimiento verde, picado
- ½ Taza de aceite
- 1 Taza de azúcar
- ¾ Taza de vinagre
- 1 Cucharadita de mostaza francesa preparada (Dijon)
- 1 Cucharadita de salsa inglesa
- Sal y pimienta al gusto
- 3 Latas de zanahorias rebanadas, escurreidas

Mezcle todos los ingredientes y por último agregue las zanahorias. Coloque todo en un recipiente o frasco con tapa.

Margie Ruoff



Aderezo Tivoli

- 1 Taza de azúcar
- ½ Cucharadita de mostaza en polvo
- 4 Cucharadas de "ketchup"
- ½ Diente de ajo machacado
- ¼ Cebolla mediana picada
- 1 Taza de aceite
- 1 Taza de vinagre de cidra

Mezcle el azúcar, mostaza, ketchup y ajo. Agregue el aceite. Bata todo bien hasta que esté cremoso. Agregue el vinagre de cidra y vuelva a batir hasta que esté espeso y cremoso.

Coloque el aderezo en un recipiente de 2 cuartos de capacidad. Agréguele la cebolla picada y déjelo reposar de 6 a 24 horas en la refrigeradora.

Aderezo Roquefort

- 8 Onzas de queso Roquefort (Blue)
- 8 Onzas de crema agria
- ¼ Cebolla mediana rallada
- 1 Diente pequeño de ajo machacado
- 1 Pizca de salsa picante
- 1 Pizca de salsa inglesa

Mayonesa al gusto para diluir el aderezo. Desmenuce el queso y mézclelo con la crema agria. Agregue la cebolla, el ajo, las salsas y la mayonesa. Deje el aderezo en la refrigeradora por 12 horas antes de usarlo.



Menú y cristalería del Tivoli pertenecientes a la colección de J. Winter Collins, Asesor en Jubilaciones y Vivienda. Los cubiertos del Tivoli son de la Biblioteca-Museo de la Zona del Canal.



Frituras de Aceitunas Rellenas

- 1 Lata de 7 onzas de aceitunas negras sin semilla (tamaño jumbo)
- $\frac{1}{4}$ Taza de cebolla finamente picada
- 1 Cucharada de pan rallado (muy fino)
- 4 Cucharadas de queso parmesano rallado
- 2 Cucharadas de jugo de tomate
- $\frac{1}{2}$ Taza de mezcla preparada "Bisquick"
- $\frac{1}{4}$ Taza de leche
- 1 Huevo

Aceite para freír

Escurre las aceitunas. Combine la cebolla, pan rallado, dos cucharadas del queso parmesano, jugo de tomate hasta formar una pasta gruesa. Rellene el centro de las aceitunas con la pasta. Bata el "Bisquick" con la leche, el huevo y el resto del queso. Caliente más o menos 1 pulgada de aceite en la sartén a una temperatura mediana. Remoje las aceitunas en la mezcla de "Bisquick" y frías hasta que estén doradas y tostaditas, virándolas frecuentemente para que se doren por todas partes.

Noreen Singer

Tortilla de Aguacates

- 4 Huevos
- 2 Aguacates
- 1 Cucharada de cebolla deshidratada
- $\frac{1}{4}$ Cucharadita de sal
- 1 Taza de queso suizo rallado
- 4 Cucharaditas de mantequilla

Separe las venas y las claras. Pele los aguacates y haga con ellos un puré. Mezcle el puré de aguacates con las venas, cebolla, sal y $\frac{1}{2}$ taza del queso rallado. Bátilo todo hasta que esté liso y cremoso. En un recipiente aparte bata las claras a punto de nieve. Combinelas con la mezcla de aguacates y revuelva hasta que los ingredientes adquieran un color verde brillante. Derrita la mantequilla a fuego mediano en una sartén de 6 pulgadas. Vierta $\frac{1}{2}$ de la mezcla en la sartén, y fría la tortilla hasta que se dore. Virela y espolvoréela con queso rallado. Deje que se dore por el otro lado. Tápela y sígala cocinando por 2 minutos más hasta que el queso se derrita. Sirváse inmediatamente. Da para 4 tortillas.

Roy Howell

Pastel de Manzanas en Bolsa de Manila

- 1 Concha de pastel cruda
- Relleno:
- 7 Tazas de manzanas cortadas en trozos
- $\frac{1}{2}$ Taza de azúcar
- 2 Cucharadas de harina
- $\frac{1}{2}$ Cucharadita de canela en polvo
- 2 Cucharadas de jugo de limón



Confitura:

- $\frac{1}{2}$ Taza de azúcar
- $\frac{1}{2}$ Taza de harina
- 1 Cuarto de libra de mantequilla

Mezcle $\frac{1}{2}$ taza de azúcar, 2 cucharadas de harina y la canela. Espolvoree la mezcla sobre las manzanas, cubriéndolas bien. Ponga el relleno en la concha de pastel y rocíelo con el jugo de limón.

Combine los ingredientes de la confitura, incorporando la mantequilla en trocitos. Distribuya la mezcla sobre las manzanas. Coloque el pastel en una bolsa de manila grande y ciérrela con grapas. Hornéelo por 1 hora a 425°F. Rasgue la bolsa de papel y sirva el pastel.

Beverly Hoffman

Papas Supremas

- 6 Papas medianas, cocidas y peladas
- sal y pimienta al gusto
- $\frac{1}{2}$ Taza de mantequilla o margarina derretida
- 2 Tazas de queso amarillo (cheddar) rallado
- $\frac{1}{3}$ Taza de cebollina picada
- 1 Pinta de crema agria

Ralle las papas en el lado grueso del rallador. Mézclelas con el resto de los ingredientes y colóquelas en una bandeja llana de hornear de 1 a 1 $\frac{1}{2}$ cuartos de capacidad. Póngales perejil y trocitos de mantequilla. Hornéelas a 350°F durante 35 minutos.

Donna Grubbs

Cocido de Res con Salsa Barbacoa

Un trozo entero de paleta, jarrete o falda con hueso de 3 a 4 libras.

- 2 Cucharaditas de sal
- $\frac{1}{4}$ Cucharadita de pimienta
- 2 Cucharadas de manteca
- $\frac{1}{2}$ Taza de agua
- 1 Lata de 8 onzas de salsa de tomate
- 3 Cebollas medianas (picadas o rebanadas muy delgadas)

- 2 Dientes de ajo (picados)
- 2 Cucharadas de azúcar morena
- $\frac{1}{2}$ Cucharadita de mostaza en polvo
- $\frac{1}{4}$ Taza jugo de limón
- $\frac{1}{4}$ Taza de salsa "Chili"
- 1 Cucharada de salsa inglesa
- $\frac{1}{4}$ Taza de vinagre

Frote la carne con sal y pimienta y dórela en la manteca caliente. Agréguele el agua, salsa de tomate, cebolla y ajo. Tápela y cocínela a fuego lento por 1 $\frac{1}{2}$ horas. Combine los demás ingredientes y viértalos sobre la carne. Vuélvala a tapar y sígala cocinando por 1 hora más . . . o hasta que la carne esté blanda. Saque la carne y especie la salsa con harina de trigo o maicena, según prefiera. Sirva inmediatamente. Este plato, como tantos otros, resulta aún más sabroso cuando se recalienta.

Sue Wallace



Sorbete de Guanábana

Haga puré con la pulpa de guanábana pasándola por un colador o por un tamiz.

¾ Taza de azúcar

1 Taza de agua

1 Taza de nata (crema)

2 Tazas de puré de guanábana

1 Cucharada de jugo de limón

1 Clara de huevo

Combine el azúcar y el agua y hierva por 5 minutos. Deje la mezcla reposar hasta que esté tibia. Agregue el puré, la clara sin batir, la nata y el jugo de limón. Congélese en una heladera usando 8 partes de hielo por 1 parte de sal.

Muriel Anderson



Mousse "Rápido" de Chocolate

1 Paquete de 6 onzas de besitos de chocolate

2 Huevos enteros

3 Cucharadas de café caliente muy fuerte

2 Cucharadas de ron o Gran Marnier

(preferiblemente GM)

¾ Taza de leche escaldada

Combine todos los ingredientes en la licuadora y bátalos a alta velocidad por 2 minutos. Vacíelos en 4 platillos de postre y déjelos enfriar en la refrigeradora por 2 horas. Sírvese con crema batida.

Deborah Livingston



Encurtidos de Refrigeradora

8 Tazas de pepinos rebanados

1 Taza de cebolla picada

1 Taza de apio picado

1 Taza de pimienta verde picado

2 Cucharadas de sal

Mézclelo todo y déjelo reposar por ½ hora.

Mientras tanto prepare la salmuera con:

2 Tazas de azúcar

1 Taza de vinagre

1 Cucharadita de semilla de apio

1 Cucharadita de semilla de mostaza

½ Cucharadita de polvo de cúrcuma

Mezcle la salmuera en una olla y cocínela hasta que hierva. Déjela enfriar. Viértala sobre los vegetales, mezclando todo muy bien. Coloque la mezcla en frascos y refrigérela. Déjela reposar por 10 días antes de usarla. Da para 3 pintas.

Mickie Kramer



Por Dolores E. Suisman

ALGUNOS COCINAN Y OTROS son cocineros, y Alva L. Osavio pertenece a la segunda categoría—a los cocineros. Como suele ocurrir, el destino jugó bien su partida al colocarlo en una posición que ha sabido desempeñar a la perfección.

Todo comenzó con el "Goulash Húngaro". Allá por 1940, cuando Osavio era novato en su puesto de segundo cocinero en el remolcador *Favorite* al capitán se le antojó comer "Goulash Húngaro" para el almuerzo y le preguntó a Osavio si lo sabía preparar. El ambicioso joven jamás ni lo había oído nombrar, pero sin pestañear asintió y se apresuró a buscar la receta en el primer libro de cocina a su alcance. Y así comenzó a subir como espuma la fama de Osavio porque no sólo el capitán, sino también los oficiales y la tripulación, estuvieron de acuerdo en que ese había sido el mejor Goulash que habían probado.

En la actualidad, Osavio es Supervisor de Comidas en la División de Dragado y se encarga de las compras, el almacén y las cocinas de las naves de la División. Pero ya no cocina.

Los cocineros que preparan los almuerzos en cajas para el personal que trabaja sobretiempo, han logrado hacerlos lo más apetitoso posible, pero no es como seleccionar recetas, prepa-

Alva L. Osavio, que nos envió su receta de Quiche Bretagne saca su creación culinaria del horno en la cocina de la División de Dragado de Gamboa.

pleado en el equipo flotante del Canal. Lucgo, él mismo se hizo a la mar como cocinero de las tripulaciones dedicadas a operaciones de recuperación y reparación de los faros que guían a los barcos a lo largo de la costa atlántica hacia el Canal de Panamá.

En dos ocasiones hizo viajes más allá de los faros. Uno de ellos fue a Jacksonville, Florida, para remolcar una barcaza nueva de vuelta a Cristóbal. Pero aquel viaje resultó en una estadía de 1 mes en los Estados Unidos porque el Servicio de Guardacostas no autorizó el zarpe del remolcador hasta que pasó el peligro de un huracán que amenazaba el área.

Los días más memorables en la vida de Osavio han sido aquellos que han tenido que ver con comidas: el "Día de la División de Dragado", el 15 de agosto de 1970, cuando le dolían los pies de tanto caminar de un lado a otro por toda la división mientras supervisaba a ocho cocineros que preparaban pescado frito, ensalada de repollo, hamburguesas y perros calientes para 3,000 personas. Y después el 15 de marzo de 1973 cuando el Gobernador de la Zona del Canal agasajó a 250 delegados del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas a bordo del *Atlas*, que estaba atracada en las Esclusas de Miraflores. Y en esa ocasión no hubo desacuerdo entre los delegados que aprobaron por unanimidad el succulento almuerzo de manjares tropicales que les había presentado Osavio.

Desde hace ya bastante tiempo Osavio ha estado trabajando detrás de un escritorio, pero no por eso ha abandonado su arte. A veces deja su oficina para "darle su propio toque" a la comida. Y en su casa se dedica a labores culinarias cuando su esposa Doriel le permite entrar a la cocina—cosa que no es muy frecuente, pues ella sostiene que a él sólo le interesa hacerse el importante. Sin embargo, Osavio sí cocina para fiestas y cenas de la parroquia, y para estas ocasiones prepara sus platos más populares y originales. Por ejemplo, lo que más le piden es el famoso Johnny Mazetti o el Chow Mein de pollo.

Los sábados Osavio y Doriel suelen visitar a sus primos en la urbanización Bethania, donde Osavio se dedica a experimentar con nuevas recetas. Uno de estos experimentos resultó ser el Quiche Bretagne (cuya receta aparece en la página 29). Según explica, por pura casualidad estaba preparando un Quiche Lorraine cuando llegó

su primo de un viaje de pesca con unos cangrejos. Osavio dispuso agregarle la carne de los cangrejos y además unos camarones que había encontrado en la refrigeradora. El resultado fue un plato que le ha ganado grandes elogios y ha llegado a ser una de sus recetas más solicitadas.



Quiche Bretagne

- $\frac{1}{2}$ Taza de mayonesa
- 3 Huevos batidos
- $1\frac{1}{2}$ Tazas (1 lata de $7\frac{1}{2}$ onzas) de cangrejo escurrido y desmenuzado
- 8 Onzas de queso suizo natural, rebanado y picado
- $1\frac{1}{2}$ Tazas de camarones, cocidos y picados
- 3 Cucharadas de harina
- $\frac{1}{2}$ Taza de vino blanco o jerez
- 1 Cucharadita de perejil picado
- $\frac{1}{2}$ Cucharadita de sal
- 1 Taza de cebolla en rebanadas delgadas
- $\frac{3}{4}$ Taza de cebollina picada en trozos de $\frac{1}{2}$ pulgada
- $\frac{1}{2}$ Taza de pimientos picados
- $\frac{3}{4}$ Taza de apio en rebanadas delgadas
- 1 Concha de pastel, cruda de 10"

Mezcle la mayonesa, harina, huevos y vino hasta que todo quede bien ligado y cremoso. Agregue el cangrejo, camarones, queso suizo, apio, perejil, sal, pimientos, cebollina y cebolla. Vacíe la mezcla en la concha de pastel. Hornéese a 350°F por 30 a 40 minutos. Da para 8 raciones.

Alva L. Osavio

División de Dragado tiene su especialista en artes culinarias



El Quiche Bretagne, acabado de salir del horno, aparece sobre la mesa de un remolcador. Al fondo aparece la draga "Cascadas".
Abajo: Con vino es delicioso.





Vista aérea de Balboa donde se aprecia parte del patio de tanques de La Boca donde hay tanques de propiedad comercial y tanques arrendados y de propiedad del Canal de Panamá.

El Abasto Marítimo

Desempeña función vital en la operación del Canal de Panamá

LA DIVISION DE ABASTOS MARITIMOS del Canal de Panamá, una de las mayores operaciones de abastecimiento del mundo, atendió un total de 5.200 barcos durante el año fiscal 1976. Ello representa un 43 por ciento de los más de 12.000 barcos comerciales de alta mar que transitaron por el Canal durante ese período.

En febrero de 1977, el *Remuera*, un carguero de contenedores que pasó rumbo al norte, tomó en el Muelle 16 de Cristóbal 43.500 barriles de combustible, cuyo valor actual en el mer-

cado local es de \$600.000. En julio de 1973 el precio del combustible en Cristóbal era de \$3.85 el barril. Hoy vale \$14.14. El valor promedio de una orden de abastecimiento es de \$53.000.

El grueso de los productos que pasan por los oleoductos del Canal de Panamá es propiedad de seis empresas petroleras que funcionan en Panamá y la Zona del Canal. La División de Abastos Marítimos del Canal sólo cobra por el manejo de mangueras, bombeo y uso del sistema de oleoductos.

Antes de la reciente disminución en

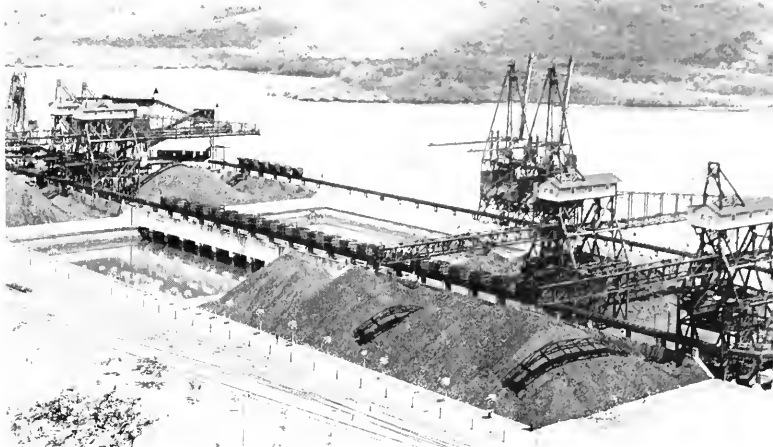
Por Fannie P. Hernandez

Una de las operaciones de abasto marítimo más grandes del mundo

el tránsito causada por la depresión económica mundial, el volumen de petróleo manejado en la Zona del Canal la colocaba en primer lugar entre los centros de abastecimiento mayores del Hemisferio Occidental y tercero en importancia en todo el mundo. El mayor está en Kuwait y el segundo en Europort (Rotterdam-Amsterdam).

Apenas el Canal dejó de proporcionar carbón como combustible comenzó a aumentar el volumen de petróleo a razón de 4 a 5 por ciento cada año, hasta mediados del año pasado, cuando el encarecimiento del producto produjo una baja en su consumo.

Desde el establecimiento de los dos puertos de carboneo durante los días de la construcción del Canal, las operaciones de abasto marítimo se han convertido en parte integral de los servicios que se brindan a los barcos en tránsito en los puertos de Cristóbal y Balboa. Hoy la operación incluye el



En esta gráfica, tomada en 1921, se ven los transportadores que pasan el carbón de las carboneras a los barcos en la vieja estación de carboneo de Balboa.

Sirviendo a usuarios del Canal por más de 62 años

uso de fueloil, mangueras portátiles y un sistema de tuberías fijas que conectan los tanques de almacenamiento con los barcos, así como una serie de vál-

vulas para controlar el flujo del combustible.

Uno de los factores básicos que se tomaron en cuenta antes de la inauguración del Canal de Panamá fue el ahorro de combustible y otros gastos relacionados con el transporte marítimo. En estudios realizados en 1912 se señalaba que el costo del peaje y del combustible afectarían grandemente el tráfico por el Canal. Para lograr que los barcos utilizaran el Canal sería necesario instalar el equipo adecuado para abastecerlos de carbón, fueloil y provisiones, ofreciendo un servicio comparable al que se brinda en los principales puertos del mundo.

En el estudio intitolado "Tráfico y Peajes del Canal de Panamá" realizado por Emery R. Johnson en 1912, el autor señala que "los puertos de carboneo del Gobierno servirán para aumentar el tráfico y las utilidades del Canal de Panamá. El abastecimiento de carbón a las naves mercantes que hacían largas travesías era factor importante si se pretendía competir por el tráfico de barcos que tenían más de una alternativa en su selección de rutas. Con gran sentido de lo práctico, las compañías navieras sabían que al no tener que transportar tanto combustible habría más espacio disponible para carga.

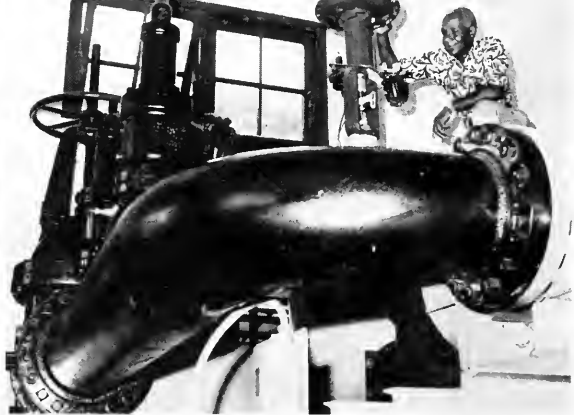
Para proporcionar este servicio, se establecieron puertos de carboneo en Cristóbal y Balboa en 1914, poco después de que el Canal fue abierto al



El petrolero "Opalia" es atendido en la Dársena 7 de Balboa, lugar de descarga de petroleros y de abasto de combustible marítimo. En primer plano se ve una grúa pórtico que se usa en el manejo de contenedores.



Hugh Cole, operario de sistemas de distribución de combustible, hace pruebas de agua de calderas.



El operario John Webly ajusta una válvula de paso en una bomba de turbina en la Planta de Balboa.



comercio marítimo. Se construyeron amplios muelles y se instaló la maquinaria necesaria para la carga y descarga de los barcos carboneros proce-

dentes de Virginia y West Virginia, así como equipo para trasladar el carbón a las barcasas. Con un área de casi 9 hectáreas y un espacio de 550 metros de largo por 140 metros de ancho para depositar los "cerros" de carbón, el puerto carbonero de Cristóbal era considerado a la sazón como el mayor punto de recibo y distribución de carbón del mundo.

Las dos instalaciones tenían capacidad para almacenar aproximadamente 500,000 toneladas de carbón y las ventas llegaban a alcanzar hasta 45,000 toneladas mensuales. Por aquel entonces, la venta de carbón constituía una creciente fuente de negocios para el Canal de Panamá y durante varios años, las operaciones de carboneo de Cristóbal figuraban entre las más importantes actividades del puerto.

Los barcos tomaban carbón de las

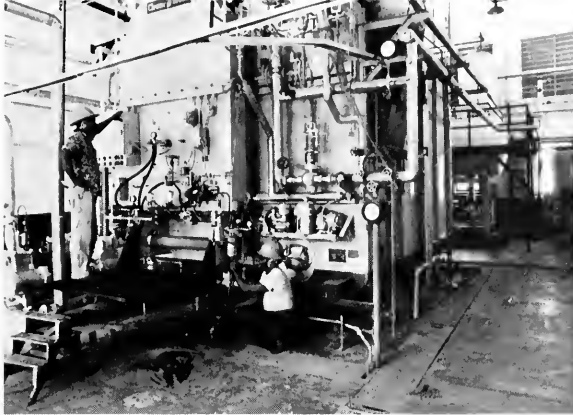
barcasas en el puerto de Cristóbal o de furgones estacionados a lo largo de los muelles. Costaba \$5.40 la tonelada y el uso del montacargas a vapor y la grúa se cobraba a razón de \$1 la hora. En Balboa, la tonelada de carbón costaba \$1 más.

Además de carbón, había petróleo a \$1.30 el barril, suministrado por la Union Oil Co., la más antigua compañía petrolera relacionada con la construcción y operación del Canal y con el Ferrocarril de Panamá. En un contrato de arrendamiento concedido a la Union Oil por el Presidente Theodore Roosevelt se estipulaba que la empresa se comprometía a pagar \$500 mensuales para el mantenimiento de las escuelas de la Zona del Canal, así como a proporcionar a la Comisión Istmica del Canal y al Ferrocarril de Panamá todo el petróleo que necesitaran al precio de 90 centavos el barril.

Más tarde el contrato fue modificado, suprimiéndose el pago mensual a las escuelas; eximiéndose a la empresa del pago de impuestos en la Zona; fijándose el precio del barril de petróleo en \$1.10, y la cantidad máxima en 60,000 barriles por mes. Pero el con-



Arriba, izquierda: Fernando Romero, uno de los tres capataces de sistemas de distribución de combustible de turno los 7 días de la semana, transmite instrucciones por un radio VHF para coordinar las operaciones de abastecimiento marítimo en el Patio de Tanques de La Boca. Izquierda: Foilán Díaz, Arcadio Batista y Manuel López conectan un medidor de abasto marítimo, de 23,000 barriles.



James Dodd y Henry Fergus operarios de planta de caldera trabajan con una caldera nueva de 25.000 libras de presión por hora.



Walter F. Boyd, operario de distribuidor de válvulas, se protege con orejeras mientras trabaja.

sumo de petróleo aumentó en tal forma, que fue necesario concertar nuevos acuerdos. El primer oleoducto transcontinental a través del Istmo fue construido por la Union Oil en 1907 y removido por el Departamento de Guerra de los Estados Unidos después de terminado el Canal.

En 1914, el año en que fue inaugurado el Canal, el 89 por ciento de las naves mercantes del mundo dependían del carbón. Pero ya para 1936, sólo un poco más del 50 por ciento empleaba ese combustible. Hasta principios de la década de los cincuenta aún se veían con frecuencia las grandes columnas de humo negro que emanaban de las chimeneas de los barcos en el Canal, pero ya tocaba su fin la era del carbón.

Durante y poco después de la II Guerra Mundial, la Armada de los Estados Unidos convirtió la mayoría de sus barcos al uso de petróleo y los dos puertos de carbonero fueron decayendo en importancia, aunque sí vieron alguna actividad durante la guerra, ya que algunos de los viejos barcos a carbón regresaron al servicio activo.

Però la venta de carbón declinó de tal modo después de la guerra que el Canal de Panamá se retiró del negocio.

Arriba derecha: Jack Ruoff, Administrador General de la División de Terminales Portuarias y de la División de Abasto Marítimo (a la izquierda), discute operaciones con Eduard H. Bensen, Administrador Interino. A la derecha: Mike Kandrin, Operario de Sistemas de Distribución de Combustible pone a funcionar una bomba de turbina roscada de 4,000 barriles por hora, para aprovisionar de combustible a un cliente en la planta de Mount Hope.

Parte del equipo de la planta de Balboa ya había sido adaptado para manejar arena y grava y las operaciones de carbonero fueron suspendidas definitivamente en diciembre de 1947. La planta de Cristóbal fue cerrada en diciembre de 1951 y el equipo fue desmantelado.

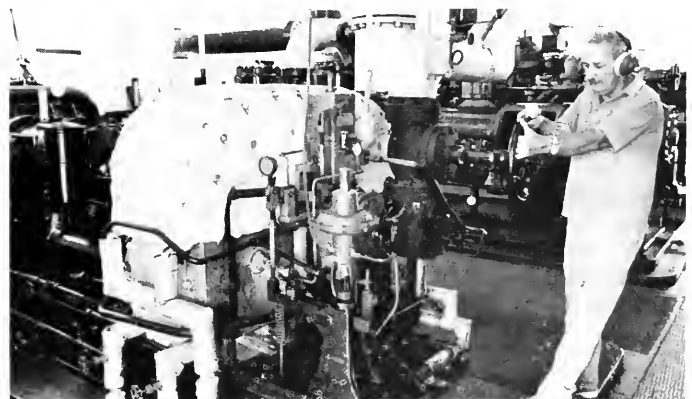
Hasta hace poco, las operaciones de abasto marítimo eran atendidas por una dependencia de la División de Terminales. Pero dada su importancia como complemento de la función básica del Canal, el volumen de negocios que representa y lo complejo que ha llegado a ser, esta actividad ha sido confiada a una unidad especial, la División de Abasto Marítimo, establecida en 1974.

La División administra dos plantas petroleras, una a cada extremo del Canal. Las instalaciones incluyen tanques de almacenamiento, oleoductos, cientos de válvulas, bombas, calderas, mangueras y otro equipo para recibir, almacenar y suministrar petróleo a los barcos. Ambas plantas comenzaron a



funcionar en 1914 y aún se están usando algunos de los tanques, oleoductos, bombas y otro equipo que formaba parte de la instalación original.

En el sector Pacífico los tanques de almacenamiento y planta de bombeo están situados en La Boca y conectados por oleoductos a equipo instalado en o debajo de las Dársenas 4, 6, 7, 14, 15, 16 y el Muelle 18.



A la derecha y en la cara opuesta aparecen trabajadores instalando nuevas tuberías para servicio de abasto y reaprovisionamiento de combustible marítimo en el Muelle 16 de Cristóbal.



En el sector Atlántico, los tanques y planta de bombeo están en Mount Hope con conexiones a equipo instalado en o debajo de las Dársenas 9 y 10 y los Muelles 6, 7, 8 y 16. Las Dársenas 6 y 7 en Balboa y el Muelle 16 de Cristóbal son utilizados principalmente para operaciones de descarga de buques petroleros y abasto de combustible. Las demás dársenas y muelles son utilizados para operaciones combinadas de carga y abasto de combustible.

El sistema de oleoductos tiene una extensión de 45 kilómetros y consta de tuberías de diversos diámetros en cada terminal. Hay 47 tanques de almacenamiento con una capacidad efectiva de 1,885,600 barriles en el sector Pacífico, mientras que en Mount Hope la capacidad es de 2,095,500 barriles en 44 tanques, algunos del Canal de Panamá, otros de empresas privadas y otros de la armada de Estados Unidos. Las instalaciones incluyen un oleoducto conectado directamente a la Refinería de Las Minas. A diario se bombea combustible para la planta eléctrica en la ciudad de Panamá.

La operación de bombear combusti-

ble a o desde los muelles implica sacar, armar y conectar mangueras, adaptadores, mezcladores, medidores y otro equipo que después debe ser desarmado y almacenado nuevamente. También se utilizan remolques para mover las mangueras y grúas y colocarlas en su lugar. Para conectar y desconectar las mangueras y mezcladores se emplean desde ½ hora hasta 2 horas y el tiempo total invertido en la operación de abasto varía según la cantidad de combustible y el régimen de bombeo.

Aproximadamente 185 empleados, trabajando en tres turnos de 8 horas atienden las operaciones de abasto marítimo en ambos lados del Istmo 24 horas al día. Su trabajo incluye la descarga de productos petrolíferos de los barcos así como el aprovisionamiento de combustible en los muelles. En las operaciones de bombeo, medición de tanques y atención en los muelles se maneja un promedio de 15 barcos diarios. Son elementos esenciales de la operación en ambas plantas las bombas, distribuidores y calderas atendidas por operarios del sistema de distribución de combustible, caldereros y tra-

bajadores del sistema de distribución de combustibles.

Los operarios del sistema de distribución de combustibles, todos empleados altamente capacitados, atienden durante las 24 horas el sistema de distribuidores, bombas y calderas.

Las cuadrillas de abasto marítimo por lo regular se componen de un capataz y cuatro empleados que se encargan de conectar las pesadas mangueras. Cuando se recibe el orden de abastecer a un barco, el capataz sube a bordo para verificar con el jefe del cuarto de máquinas de la nave el tipo y cantidad de combustible que se requiere a fin de informar al operario de la planta.

Las cuadrillas tienen que trabajar rápidamente, pues para una empresa naviera, el tiempo que permanece el barco en puerto es tiempo improductivo. Con la ayuda de diversos sistemas mecánicos, se ha logrado agilizar la operación de abasto, reduciendo el tiempo al mínimo.

Aunque la industria del petróleo ha redoblado sus esfuerzos para evitar la posibilidad de derrames de aceite, inevitablemente ocurren accidentes a causa de errores humanos o fallas mecánicas. Las cuadrillas de abasto mantienen una vigilancia constante para evitar la contaminación en aguas de la Zona del Canal, inspeccionando mangueras y conexiones durante toda la operación de abasto. En ambos puertos hay disponible en todo momento el equipo necesario para contener y limpiar el aceite en caso de un derrame, labor en que colabora la Unidad de Control de Contaminación de la División de Dragado.

El corazón del sistema de abasto consiste en el distribuidor, que permite dirigir el combustible tomado de los petroleros a los tanques apropiados y desde los tanques a diversas bombas que a su vez lo envían a los muelles, a las plantas de energía del Canal o a otros tanques de almacenamiento.

Cada planta de abasto marítimo cuenta con siete bombas de trasego cuyas edades fluctúan entre los 5 y los 60 años y cuyo rendimiento varía entre 600 y 4,000 barriles por hora. La energía que utiliza la mayoría de estas bombas para su funcionamiento proviene de tres modernas calderas a vapor "automáticas" de aproximadamente 700 caballos de fuerza cada una. Las antiguas calderas de ladrillo no eran automáticas y requerían para su funcionamiento un gran esfuerzo físico.

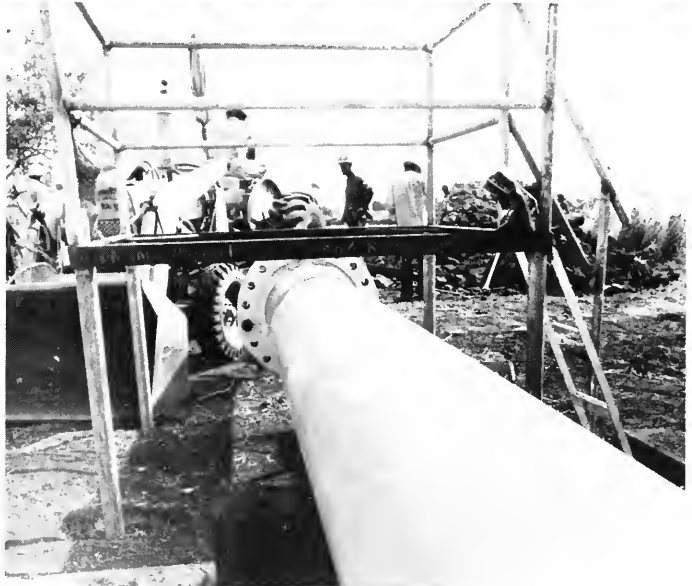
Joseph Drake, un fornido calderero que ha trabajado en operaciones de abasto marítimo desde 1939, recuerda que su trabajo era mucho más difícil antes del advenimiento de los modernos equipos que hoy se emplean. "Antes alzábamos las mangueras a los barcos con poleas. Las mangueras en sí eran pesadas y además tenían un reborde a cada extremo que pesaba casi 25 kilos. Y cargar con una manguera de 10 centímetros de diámetro al hombro, algunas veces por casi todo el largo del muelle, era un trabajo bastante pesado, aún para un hombre grande como yo. Un hombre menos corpulento no habría podido con ella", comentó Drake.

Señaló también que frecuentemente la válvula de admisión de los barcos estaba localizada de tal modo que era un problema acoplar las mangueras para abastecer el combustible. Observó que aparentemente los diseñadores navieros no tomaban en consideración el hecho de que el barco tiene que abastecerse de combustible e instalaban las tuberías a última hora y en cualquier lugar. Así sucedía pues, que algunas veces la válvula de admisión se encontraba en el medio del barco, otras veces en la proa y otras en la popa.

Los barcos más modernos están bien equipados y las conexiones están situadas en lugares convenientes, pero algunos antiguos que aún prestan servicio constituyen un reto a la inventiva e ingenio de quienes tienen que abastecerlos. Por ejemplo, ¿dónde se cuelga una polea para alzar la manguera cuando la conexión está situada en el techo de la cocina del barco y sobre ella sólo hay cielo azul?

Drake recuerda que en aquellos tiempos, antes de la II Guerra Mundial, el número de barcos era menor y los empleados en las operaciones de abastecimiento de combustible tenían tiempo para dedicarse a otros menesteres en la planta o en los muelles. En noches de poco trabajo nada tenía de particular que un par de hombres prendieran los reflectores y se dedicaran a cortar el césped alrededor de la planta. Uno de los beneficios que entonces disfrutaban era que cuando trabajaban en un barco siempre se les brindaba algo bueno de comer. "Podíamos darnos un festín de comida, ya fuera desayuno, almuerzo o cena", recuerda Drake con algo de melancolía. Pero la política ha cambiado y ya no se permite que los empleados acepten invitaciones para comer a bordo.

En años recientes se han hecho mejoras por valor de más de un millón de dólares anuales



De vapores a petroleros . . .



En 1917, cuando se tomó esta foto, la estación de carbón de Cristóbal era la planta de recibo y distribución de carbón más grande del mundo.



Un barco se abastece de combustible marítimo en el Muelle 16 de Cristóbal. En primer plano se ve un montacarga levadizo para petroleros que sirve para cargar y descargar combustible.

La verificación del nivel de combustible en los tanques de almacenamiento a fin de que no se llenen demasiado, es labor de los medidores en los patios de tanques de Mount Hope y Balboa. Estos empleados tienen que mantenerse alerta y en buenas condiciones físicas, pues el subir y bajar las escalerillas requiere mucha agilidad. Y pronto adquieren también agilidad mental en las matemáticas ya que deben saber que medio centímetro de petróleo en un tanque de cierto tamaño equivale a determinado número de barriles. En la industria del petróleo, un barril tiene 42 galones. Productos como fueloil, gasolina, diesel, disolventes y tolueno (agente parecido a la bencina que se emplea como disolvente y agente contra el golpeo en los motores) son almacenados en los 90 tanques de Balboa y Mount Hope. Estos valiosos combustibles son objeto de un estricto sistema de contaduría que deben seguir todas las firmas que utilizan los tanques.

Antes de comenzar a bombear un producto por el sistema de oleoductos se toma una muestra y se analiza para comprobar si reúne las propiedades mínimas y máximas que establece el reglamento y se verifica su temperatura de inflamabilidad. Recalcando la enorme importancia de almacenar ciertos combustibles en tanques determinados y asegurarse de que el barco reciba el producto que ha ordenado, el operario Manuel Aparicio recuerda un incidente que ocurrió hace unos años, cuando un barco que debía descargar diesel descargó amoníaco. La limpieza del tanque para ponerlo nuevamente en con-

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

TRANSITOS (Naves de Gran Calado)

| | Primer trimestre A.F. 1977 | Primer trimestre A.F. 1976 | Trimestre de transición |
|----------------------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------|
| Comerciales | 2,887 | 3,031 | 3,037 |
| Gobierno E.U.A. | 21 | 25 | 18 |
| Gratis | 5 | 7 | 4 |
| Total | 2,913 | 3,063 | 3,059 |
| PEAJES * | | | |
| Comerciales | \$38,167,041 | \$32,728,464 | \$35,286,837 |
| Gobierno E.U.A. | 180,176 | 257,773 | 168,585 |
| Total | \$38,347,217 | \$32,986,237 | \$35,455,422 |
| CARGA ** (Naves de Gran Calado) | | | |
| Comerciales | 31,851,363 | 29,953,719 | 30,888,300 |
| Gobierno E.U.A. | 49,469 | 69,296 | 55,383 |
| Gratis | ----- | 18 | ----- |
| Total | 31,900,832 | 30,023,033 | 30,943,683 |

* Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

** Las cifras de carga representan toneladas largas.

Nota: A partir del 10-1-76, el año fiscal para todas las agencias gubernamentales de los Estados Unidos fue fijado del 1º de octubre al 30 de septiembre, en lugar del 1º de julio al 30 de junio. Por motivo de continuidad, los meses de julio, agosto y septiembre de 1976 fueron designados como trimestre de transición.

Las cifras del primer trimestre de 1976 corresponden al nuevo año fiscal.

Preparado por la Oficina de Planificación.

diciones tomó 2 años. "Un error de pesadilla", dice Aparicio, "pero que hoy en día puede suceder, ya que los barcos transportan simultáneamente varios tipos de combustible como gasolina, diesel, crudo o mezclas. Se apresura seguidamente a aclarar que él no tuvo nada que ver con el costoso error mencionado. Durante la operación de carga o descarga, Aparicio toma muestras del producto cada media hora para verificar si es el estipulado y si se está enviando al lugar indicado.

Ya que los barcos que se abastecen de combustible en la Zona del Canal provienen de casi todos los países del mundo, de vez en cuando surge un problema con el idioma. Pero casi invariablemente el personal de la División de Abasto Marítimo logra resolver el problema usando señas universalmente conocidas por personas relacionadas con la industria del petróleo.

Además del servicio de abastecimiento de combustible, la División presta asistencia especial cuando un barco tiene problemas durante el tránsito por el Canal. El año pasado, por ejemplo, la nave *Mobil Aéreo*, que transportaba un cargamento de gasolina sufrió un grave desperfecto en el Lago Gatún. La hélice se corrió hacia atrás en su eje y fue a parar contra el timón del barco, que tuvo que ser remolcado al Muelle 16 de Cristóbal para después trasegar los 252,474 barriles de gasolina a la nave *Mobil Lube*, que llevó el cargamento a su destino. Mientras tanto la División Industrial procedió a la reparación del barco averiado.

En enero, el petrolero *Lykomedís* tuvo una serie de problemas que le impidieron transitar por el Canal y su cargamento de 165,000 barriles de petróleo crudo y 30,000 barriles de petróleo combustible fue trasegado después de tomar las más estrictas precauciones de seguridad, al petrolero *Esso Parentis*, que estaba acodado en el lado opuesto del muelle.

En ambos casos, el valor del cargamento era elevadísimo y lo que más preocupaba a las empresas navieras era resolver sus problemas y lograr que la carga llegara lo antes posible a su destino.

Actualmente, la División de Abasto Marítimo tiene en progreso varios programas de mejoras que incluyen la renovación de tuberías, instalación de bombas nuevas y un verificador de medidores en Balboa. En años recientes se han hecho mejoras por valor de más de \$1 millón anuales.

TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

| Nacionalidad | Primer trimestre 1977 (Oct.-Nov.-Dic.) | | Primer trimestre 1976 (Oct.-Nov.-Dic.) | | Trimestre de transición (Julio-Agosto-Sept.) | |
|-------------------|-------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------|--------------------|
| | Nº de transitos | Toneladas de carga | Nº de transitos | Toneladas de carga | Nº de transitos | Toneladas de carga |
| Británica | 261 | 2,605,611 | 319 | 2,916,314 | 295 | 2,897,587 |
| Chilena | 50 | 413,020 | 45 | 475,918 | 42 | 360,422 |
| China Nac. | 28 | 415,677 | 27 | 324,208 | 31 | 412,129 |
| Colombiana | 45 | 76,980 | 51 | 70,324 | 49 | 77,388 |
| Cubana | 20 | 118,745 | 13 | 52,370 | 20 | 83,447 |
| Cipriota | 24 | 95,944 | 24 | 87,428 | 22 | 93,345 |
| Danesa | 74 | 550,846 | 77 | 496,429 | 62 | 503,223 |
| Ecuatoriana | 43 | 483,129 | 36 | 219,822 | 51 | 514,569 |
| Francesa | 43 | 303,344 | 49 | 271,962 | 46 | 296,937 |
| Alemana, Oriental | 26 | 30,189 | 19 | 21,972 | 15 | 24,189 |
| Alemana, Occ. | 145 | 970,379 | 150 | 890,739 | 157 | 856,210 |
| Griega | 246 | 4,174,787 | 227 | 3,546,080 | 279 | 4,311,095 |
| Italiana | 43 | 230,032 | 65 | 514,151 | 57 | 297,029 |
| Japonesa | 233 | 2,439,741 | 250 | 2,034,314 | 229 | 2,289,244 |
| Liberiana | 432 | 7,939,654 | 402 | 7,270,529 | 461 | 7,150,210 |
| Holandesa | 51 | 348,276 | 89 | 508,794 | 58 | 413,973 |
| Noruega | 143 | 2,328,318 | 160 | 2,223,375 | 180 | 2,674,792 |
| Panaména | 269 | 1,970,427 | 235 | 1,715,370 | 263 | 1,789,166 |
| Peruana | 40 | 341,396 | 62 | 656,778 | 37 | 393,676 |
| Polaca | 23 | 185,693 | 24 | 92,823 | 18 | 41,109 |
| Singaporense | 22 | 213,022 | 21 | 182,055 | 22 | 232,898 |
| Soviética | 42 | 262,771 | 49 | 170,687 | 60 | 249,248 |
| Suecia | 78 | 778,094 | 80 | 1,095,785 | 75 | 756,804 |
| Estadounidense | 281 | 2,341,817 | 276 | 1,965,761 | 248 | 2,046,044 |
| Yugoslava | 26 | 207,374 | 13 | 69,941 | 34 | 321,136 |
| Otras | 199 | 2,026,097 | 268 | 2,079,790 | 223 | 1,802,430 |
| Total | 2,887 | 31,851,363 | 3,031 | 29,953,719 | 3,037 | 30,888,300 |

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

| Rutas comerciales | Primer trimestre 1977 (Oct.-Nov.-Dic.) | | Primer trimestre 1976 (Oct.-Nov.-Dic.) | | Trimestre de transición (Julio-Agosto-Sept.) | |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------|-------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------|-------|
| | A.F. | A.F. | A.F. | A.F. | A.F. | A.F. |
| Costa Este de EE. U.U.—Asia | 664 | 650 | 650 | 695 | 664 | 650 |
| Europa—Costa Oeste de Suramérica | 269 | 258 | 269 | 269 | 269 | 269 |
| Costa Este de EE. U.U.—Costa Este de Suramérica | 237 | 299 | 267 | 267 | 237 | 299 |
| Europa—Costa Oeste de los EE. U.U./Canadá | 220 | 208 | 220 | 257 | 220 | 208 |
| Europa—Asia | 74 | 126 | 74 | 63 | 74 | 126 |
| Europa—Oceania | 101 | 107 | 101 | 101 | 101 | 107 |
| Costa Este del Canadá—Asia | 81 | 80 | 81 | 71 | 81 | 80 |
| Entre Costas de EE. U.U. (incluso Hawai) | 123 | 102 | 123 | 104 | 123 | 102 |
| Costa Este de Suramérica—Asia | 87 | 41 | 87 | 64 | 87 | 41 |
| Costa Oeste de Suramérica—Antillas | 95 | 93 | 95 | 85 | 95 | 93 |
| Demás rutas | 936 | 1,037 | 936 | 1,061 | 936 | 1,061 |
| Total | 2,887 | 3,031 | 3,037 | 3,037 | 2,887 | 3,031 |

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO POR MES

| Mes | Tránsitos | | | Peajes en bruto (en miles de dólares) 1 | | |
|------------|------------------|------------------|-------------------------|-----------------------------------------|------------------|-------------------------|
| | Primer trimestre | Primer trimestre | Trimestre de transición | Primer trimestre | Primer trimestre | Trimestre de transición |
| | A.F. 1977 | A.F. 1976 | A.F. transición | A.F. 1977 | A.F. 1976 | A.F. transición |
| Julio | ----- | ----- | 1,037 | ----- | ----- | \$11,851 |
| Agosto | ----- | ----- | 1,041 | ----- | ----- | 12,070 |
| Septiembre | ----- | ----- | 959 | ----- | ----- | 11,351 |
| Octubre | 976 | 1,045 | ----- | \$11,488 | \$11,150 | ----- |
| Noviembre | 968 | 994 | ----- | 12,777 | 10,846 | ----- |
| Diciembre | 943 | 992 | ----- | 13,887 | 10,722 | ----- |
| Total | 2,887 | 3,031 | 3,037 | \$38,152 | \$32,718 | \$35,272 |

1. Antes de deducir cualquier gasto de operación.

NOTA: A partir del 10-1-76, el año fiscal para todas las agencias gubernamentales de los Estados Unidos fue fijado del 1º de octubre al 30 de septiembre, en lugar del 1º de julio al 30 de junio. Por motivo de continuidad, los meses de julio, agosto y septiembre de 1976 fueron designados como trimestre de transición.

Las cifras del primer trimestre de 1976 corresponden al nuevo año fiscal. Preparado por la Oficina de Planificación.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(en toneladas largas)

Del Atlántico al Pacífico

| Producto | Primer trimestre A.F. 1977 (Oct.-Nov.-Dic.) | Primer trimestre A.F. 1976 (Oct.-Nov.-Dic.) | Trimestre de transición (Julio- Agosto- Sept.) |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Petróleo y derivados | 3,745,446 | 3,397,766 | 3,888,207 |
| Carbón y hulla | 3,444,108 | 4,496,014 | 3,545,265 |
| Maíz | 2,380,572 | 1,887,020 | 2,436,430 |
| Frijól de soya | 1,315,491 | 1,433,790 | 1,032,309 |
| Fosfatos | 864,845 | 799,149 | 735,478 |
| Trigo | 677,708 | 664,638 | 667,607 |
| Sorgo | 657,751 | 478,960 | 548,075 |
| Minerales, varios | 444,377 | 358,654 | 310,266 |
| Metal, chatarra | 356,439 | 500,425 | 200,940 |
| Productos quimicos, no clasificados | 278,337 | 246,943 | 299,236 |
| Manufacturas de hierro y acero | 185,481 | 175,989 | 288,014 |
| Azúcar | 162,859 | 175,095 | 140,767 |
| Fertilizantes, no clasificados | 161,436 | 89,503 | 155,643 |
| Papel y productos de papel | 116,386 | 121,374 | 115,888 |
| Maquinaria y equipo (excluye automóviles, camiones y accesorios) | 110,991 | 147,466 | 118,249 |
| Otros | 2,569,869 | 2,559,852 | 2,789,032 |
| Total | 17,472,096 | 17,532,638 | 17,571,406 |

Del Pacífico al Atlántico

| Producto | Primer trimestre A.F. 1977 (Oct.-Nov.-Dic.) | Primer trimestre A.F. 1976 (Oct.-Nov.-Dic.) | Trimestre de transición (Julio- Agosto- Sept.) |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Petróleo y derivados | 2,403,579 | 2,467,486 | 1,890,777 |
| Manufacturas de hierro y acero | 2,089,971 | 1,937,352 | 2,062,439 |
| Minerales, varios | 1,492,487 | 826,339 | 1,507,073 |
| Madera y derivados | 1,162,362 | 754,709 | 1,135,666 |
| Azúcar | 856,625 | 675,059 | 782,232 |
| Cebada | 517,284 | 166,091 | 100,960 |
| Pulpa de madera | 484,978 | 252,802 | 478,752 |
| Alimentos refrigerados (excluye bananos) | 412,509 | 404,560 | 479,795 |
| Bananos | 375,251 | 391,904 | 370,669 |
| Metales, varios | 353,993 | 283,513 | 389,289 |
| Azufre | 255,406 | 341,737 | 371,905 |
| Melaza | 231,582 | 161,106 | 256,002 |
| Automóviles, camiones y accesorios | 194,037 | 245,490 | 199,187 |
| Harina de pescado | 170,457 | 161,218 | 268,915 |
| Papel y productos de papel | 153,988 | 80,667 | 134,596 |
| Otros | 3,224,758 | 3,270,086 | 2,888,637 |
| Total | 14,379,267 | 12,420,119 | 13,316,894 |

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO DE EE. UU.

| | Primer trimestre 1977 (Oct.-Nov.-Dic.) | | | Primer trimestre 1976 (Oct.- Nov.- Dic.) | Trimestre de transición (Julio- Agosto- Sept.) |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------|-------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| | Del Atlántico al Pacífico | Del Pacífico al Atlántico | Total | | |
| Naves Comerciales: | | | | | |
| De Gran Calado | 1,422 | 1,465 | 2,887 | 3,031 | 3,037 |
| Pequeñas ¹ | 98 | 78 | 176 | 141 | 204 |
| Total | 1,520 | 1,543 | 3,063 | 3,172 | 3,241 |
| Naves del Gobierno de los EE. UU.: | | | | | |
| De Gran Calado | 12 | 7 | 19 | 25 | 18 |
| Pequeñas ¹ | 54 | 16 | 70 | 32 | 36 |
| Total | 66 | 23 | 89 | 57 | 54 |
| Gran Total | 1,586 | 1,566 | 3,152 | 3,229 | 3,295 |

¹ Naves de menos de 300 toneladas netas, medida del Canal de Panamá, o menos de 500 toneladas de desplazamiento.

NOTA: A partir del 10-1-76, el año fiscal para todas las agencias gubernamentales de los Estados Unidos fue fijado del 1º de octubre al 30 de septiembre, en lugar del 1º de julio al 30 de junio. Por motivo de continuidad, los meses de julio, agosto y septiembre de 1976 fueron designados como trimestre de transición.

Las cifras del primer trimestre de 1976 corresponden al nuevo año fiscal.

Preparado por la Oficina de Planificación.



El U.S.S. "Elliot" puede controlarse totalmente desde su espacioso puente que está equipado con un tablero indicador (plano anterior) que mantiene al comandante constantemente informado sobre el estado de los objetivos que están siendo rastreados por el Centro de Información de Combate bajo cubierta, mientras que la dirección y velocidad del destructor se controla automáticamente desde el tablero central que se ve a la izquierda.

Otro nuevo destructor transita el Canal

EL U.S.S. ELLIOT, UNO DE LOS 30 nuevos destructores de usos múltiples construidos para la Armada de los Estados Unidos, transitó el Canal de Panamá en febrero de este año. A la derecha se le ve en las Esclusas de Miraflores.

El Elliot, que es el cuarto de una serie de destructores nuevos que cruza el Canal en los últimos meses, procedía de la División de Astilleros Ingalls, de Industrias Litton, en Pascagoula, Mississippi, con destino a San Diego, California.

Estos son los primeros destructores de este tipo que tienen motores de retropropulsión y pueden navegar a velocidades de más de 30 nudos.

Fueron diseñados principalmente para rastreo de submarinos y guerra antisubmarina y están equipados con lo necesario para hacerle frente a amenazas de ataques nucleares y a submarinos lanzacohetes.

El Elliot es un destructor de grandes dimensiones que mide 563.4 pies de largo, con una manga de 55 pies. Gracias a la automatización, moderna tecnología de propulsión, armamento, sistemas electrónicos y equipo que requiere el mínimo de mantenimiento, la tripulación ha podido reducirse a 250 hombres entre oficiales y marinos, que es menos del 80 por ciento de lo que se requiere para barcos modernos de combate de tamaño similar.



